
J.-M. FILLIOT
CARTE RÉDUITE
DE
L'OCEAN ORIENTAL,
depuis
LE CAP DE BONNE ESPERANCE JUSQU'A L'ISLE FORMOSE.
DÉDIÉE AU ROI.
LA TRAITE DES ESCLAVES
VERS LES MASCAREIGNES
AU XVIIIe SIÈCLE
OFFICE DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE
OUTRE-MER

MÉMOIRES ORSTOM

J.-M. FILLIOT

LA TRAITE DES ESCLAVES VERS LES MASCAREIGNES AU XVIII[e] SIÈCLE



OFFICE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

ET TECHNIQUE OUTRE-MER





ÉDITIONS DE L'OFFICE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE OUTRE-MER

RENSEIGNEMENTS, CONDITIONS DE VENTE

Pour tout renseignement, abonnement aux revues périodiques, achat d'ouvrages et de cartes, ou demande de catalogue, s'adresser à :

SERVICE CENTRAL DE DOCUMENTATION DE L'ORSTOM
70-74, route d'Aulnay, 93140 BONDY (France)

— Tout paiement sera effectué par virement postal ou chèque bancaire barré, au nom de : *Régie avance SSC ORSTOM, 70, route d'Aulnay, 93140 BONDY, CPTE 9152-54, CCP PARIS.*

— Achat au comptant possible à la bibliothèque de l'ORSTOM, 24, rue Bayard, 75008 PARIS.

REVUES ET BULLETIN DE L'ORSTOM

I. CAHIERS ORSTOM

a) Séries trimestrielles :
- Entomologie médicale et parasitologie
- Hydrobiologie
- Hydrologie
- Océanographie
- Pédologie
- Sciences humaines

Abonnement : France **100** F ; Etranger **130** F ;

b) Série semestrielle :
- Géologie

Abonnement : France **80** F ; Etranger **100** F

c) Séries non encore périodiques :
- Biologie (3 ou 4 numéros par an)
- Géophysique

Prix selon les numéros

II. BULLETIN ANALYTIQUE D'ENTOMOLOGIE MÉDICALE ET VÉTÉRINAIRE

12 numéros par an (en 14 fascicules)

Abonnement : France **80** F ; Etranger **90** F

Dans la Collection MÉMOIRES ORSTOM, nous vous rappelons :

Extrait du catalogue 1974 :

N° 67. — HAGENBUCHER-SACRIPANTI F. — **LES FONDEMENTS SPIRITUELS DU POUVOIR AU ROYAUME DE LOANGO (République populaire du Congo)**, 214 p., 62 phot.
ISBN 2-7099-0071-8 .... 80 F

N° 65. — PONTIE G. — **LES GUIZIGA DU CAMEROUN SEPTENTRIONAL (L'organisation traditionnelle et sa mise en contestation)**, 264 p., 20 phot.
ISBN 2-7099-0069-6 .... 90 F

Tout dernièrement paru :

Dans la Collection TRAVAUX ET DOCUMENTS :

N° 33. — PORTAIS. — **LE BASSIN D'AMBALAVAO. — INFLUENCE URBAINE ET ÉVOLUTION DES CAMPAGNES (sud Betsileo Madagascar)**, 172 p., 21 phot., + 52 fig .... 66 F

LA TRAITE DES ESCLAVES VERS LES MASCAREIGNES AU XVIIIe SIÈCLE

SOMMAIRE

ABRÉVIATIONS

Add. Mss.	: Additional Manuscripts (après Bristish Museum).
A. D.	: Archives départementales.
A. N.	: Archives nationales (Paris).
B. m.	: Bibliothèque municipale (avant Quimper ou La Rochelle).
B. Museum	: British Museum.
B. N.	: Bibliothèque nationale (Paris).
D. F. C.	: Dépôt des fortifications des colonies (après A. N.).
N. A. F.	: Nouvelles acquisitions françaises (après B. N.).
O. R. S. T. O. M.	: Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer.
P. D.	: Papiers DECAEN (après A. D. Caen).
P. R. O.	: Public Record Office.
s. i.	: Source imprimée (dans les notes infrapaginales, après toute source imprimée).
s. d.	: sans date.
Mad.	: série moderne Madagascar (après A. N.).

Pour les revues et collections :

B. A. M.	: Bulletin de l'Académie malgache.
B. M.	: Bulletin de Madagascar.
Corr.	: Correspondance du Conseil supérieur de Bourbon et de la Compagnie des Indes (A. LOUGNON, éditeur).
Corr. Bourbon-île de France	: Correspondance des administrateurs de Bourbon et de ceux de l'île de France (A. LOUGNON, éditeur).
Corr. Bourbon-Indes	: Correspondance des administrateurs de Bourbon et de ceux des Indes.
Gr. Coll.	: Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar (A. et G. GRANDIDIER, éditeurs).
M. A. M.	: Mémoires de l'Académie malgache.
R. M.	: Revue de Madagascar.
R. T.	: Recueil trimestriel de documents et travaux inédits pour servir à l'histoire des Mascareignes (A. LOUGNON, éditeur).

PRÉFACE

Quand j'eus, il y a quelques années, accepté d'écrire, pour Fayard, une « Histoire de la Traite des noirs », deux constatations me saisirent dès le début de mon défrichement :

1° On s'était à peu près borné, jusqu'ici, dans les synthèses sur ce sujet, à décrire la traite européenne du XVIe au XIXe siècle. Or l'existence de la traite des noirs est beaucoup plus longue, elle s'étend des Pharaons à nos jours, y compris une importante traite musulmane, une traite interafricaine, une traite interaméricaine, et d'autres moins connues.

2° Quand on parle de la traite européenne, on ne pense ordinairement qu'à la traite atlantique, entre les deux rives de cet océan. Ce fut, sans aucun doute et de beaucoup, le trafic le plus considérable et le plus riche de conséquences. Il n'en a pas, pour autant, été le seul. L'océan Indien surtout a vu des traites importantes : traite arabe dès le VIIIe siècle, traite zanzibarite au XIXe, et, entre les deux, la traite européenne à destination de l'Amérique, mais principalement des Mascareignes.

C'était là un trou quasi absolu dans les travaux historiques. De bons ouvrages sur les Mascareignes avaient dépeint l'esclavage dans les îles et donné, par des évaluations démographiques, une idée de la croissance des populations esclaves à la Réunion et à Maurice. Mais la traite elle-même, ses origines, ses modalités, ses chiffres, n'avaient fait l'objet d'aucune recherche d'ensemble par un historien qualifié.

J'eus la double chance, à ce moment, de voir accueillir favorablement par la Direction de l'O. R. S. T. O. M. la création d'un poste d'historien, et de rencontrer la candidature de M. FILLIOT, qui venait de passer son diplôme d'études supérieures avec un excellent mémoire. Je lui confiai le sujet. Après deux ans de travail dans les Archives de France, d'Angleterre, de la Réunion, de Maurice, de Madagascar et du Cap, avec une bonne connaissance des lieux et des hommes, il soutint brillamment en Sorbonne, en novembre 1970, la thèse de 3e cycle que le présent volume, dû au Service de Publication de l'O. R. S. T. O. M., livre aujourd'hui aux spécialistes et au public.

Les sources et la bibliographie sont indiquées avec précision et révèlent leur abondance (1). Les précédents historiques et les cadres politiques de la traite sont ensuite parfaitement exposés. Puis vient la partie statistique, appuyée sur les sources ; elle a permis de dégager les chiffres d'importation aux différentes époques et de dresser des courbes. Suivent de bons exposés des cadres économiques et maritimes du trafic.

Les régions d'origine des esclaves sont ensuite examinées, avec leurs changements, aux différentes époques : Madagascar et la côte orientale d'Afrique y tiennent naturellement les premières places. Mais on trouve également des provenances de l'Inde, et même de la côte africaine atlantique.

(1) Dans le texte ronéoté qui servit pour la soutenance (devant MM. les P^rs DESCHAMPS, MAUNY et MOLLAT), les sources et la bibliographie forment un premier tome appelé *Les moyens de la recherche* ; la thèse elle-même est dans un second tome appelé *Les résultats de la recherche.*

Dans une dernière partie, « la traite au fil des jours », on trouve une remarquable étude des marchandises de traite, plus explicite que les listes ordinairement données. Les prix et leurs variations sont indiqués par des graphiques. Les traits essentiels des voyages sont enfin présentés, avec des essais de calcul de la mortalité.

Ce travail minutieux, où les synthèses excellentes s'appuient sur des recherches étendues, où tous les problèmes sont abordés avec bonheur, comble du premier coup et de la manière la plus solide une lacune notable dans l'Histoire de la Traite. Il fait le plus grand honneur à la conscience et aux qualités du jeune historien. M. FILLIOT a entrepris de poursuivre et d'élargir son étude au XIXe siècle ; nul doute qu'il ne parvienne à faire la lumière sur cette période mal connue qui fut celle de la traite clandestine et qui a donné lieu alors, surtout de la part des Anglais, à des accusations dont le bien-fondé reste à démontrer. C'est une nouvelle énigme que M. FILLIOT entreprend de résoudre, avec une connaissance déjà très vaste des problèmes de l'océan Indien. Il aura été, dans cette partie du monde, un parfait et enthousiaste explorateur du temps.

Hubert DESCHAMPS.

PRÉSENTATION

Il est peu d'imaginations qui ne sachent rêver des Tropiques : les clichés sont si connus ! Pour le voyageur qui a pris l'avion à Paris la veille au soir, la Réunion d'abord, et quelques minutes plus tard l'île Maurice se découpent dans l'azur de l'après-midi.

Les isles des mers du Sud viennent à sa rencontre dans toute leur couleur tropicale, précédées d'une renommée créée par trois siècles de littérateurs qui les célèbrent à l'envi. De LECONTE de LISLE à Loys MASSON, combien chantèrent la vision de ces édens !

Laissons là l'emphase et les souvenirs baudelairiens ; ce travail va au contraire décrire, à un moment déterminé, dans un cadre précis, « l'achat des nègres que font les Européens sur les côtes d'Afrique pour employer ces malheureux dans leurs colonies en qualité d'esclaves (1) ».

Cet épisode de l'histoire du peuplement de deux îles est aussi une déportation atroce de travailleurs pour les cultures tropicales. « Je ne sais pas si le café et le sucre sont nécessaires au bonheur de l'Europe, mais je sais bien que ces deux végétaux ont fait le malheur de deux parties du monde... (2) » : la traite des esclaves est inséparable du besoin des îles d'avoir de la main-d'œuvre.

Cette affirmation fait appel à des notions bien définies, non seulement de cadre naturel et de climat, mais aussi d'impérialisme maritime ; il s'agit du temps du mercantilisme et des Compagnies de Commerce.

LE DÉCOR

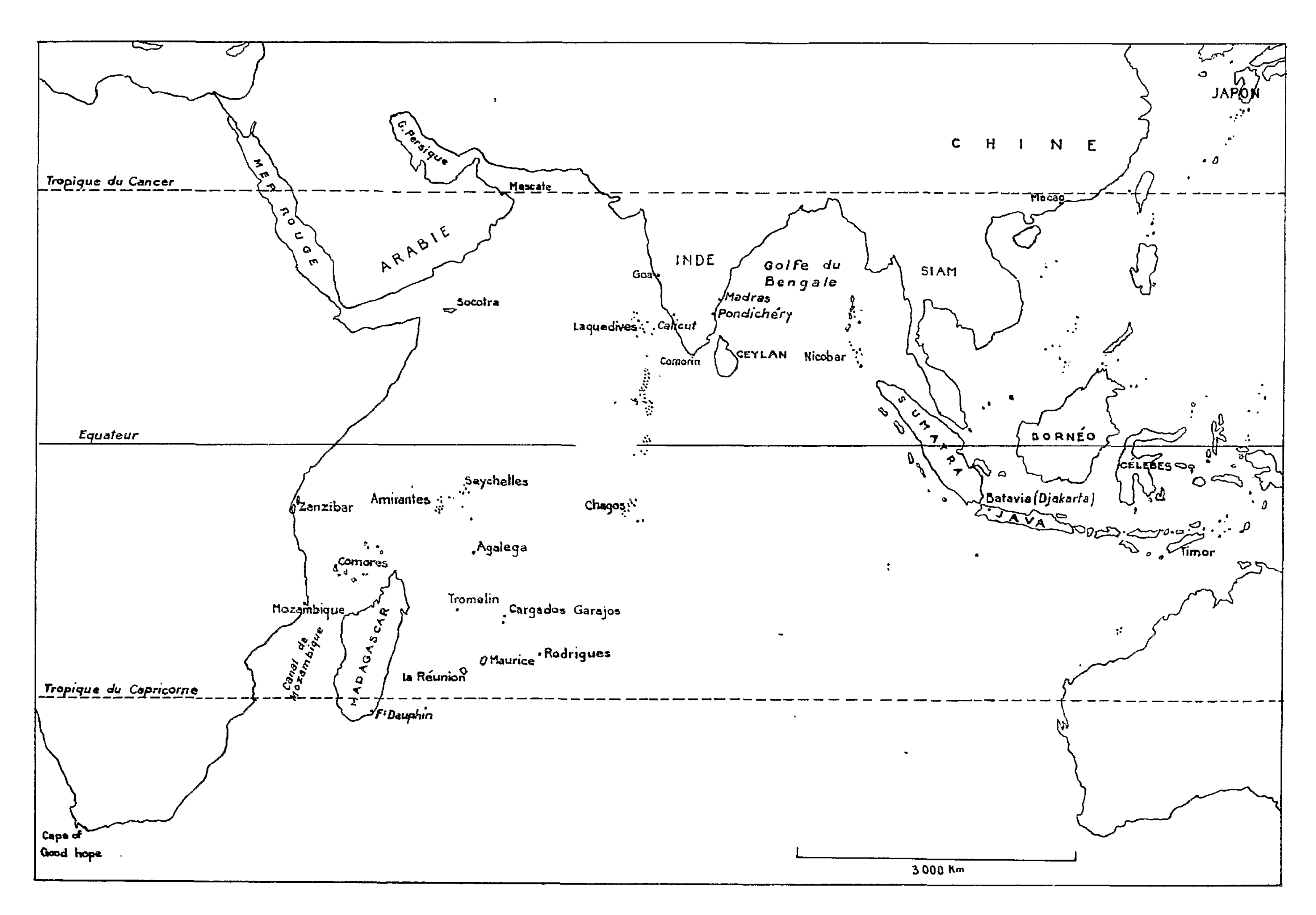
A une latitude voisine de celle de Rio de Janeiro, mais sur le méridien d'entrée du golfe Persique, à 900 km environ de la côte est de Madagascar et à 200 km l'une de l'autre, la Réunion et Maurice forment avec leurs satellites, l'île Rodrigues (3) et les Cargados Garajos (appelées aussi îles Saint-Brandon), l'archipel des Mascareignes.

Au-delà, très au nord, quelques récifs éparpillés : Tromelin, Agalega, les Seychelles et les Chagos saupoudrent l'océan Indien.

(1) DIDEROT et d'ALEMBERT, *Encyclopédie*, t. XXXIII, p. 882, article « traite des nègres » (s. i.).

(2) BERNARDIN de SAINT-PIERRE, *Voyage à l'île de France*, post-scriptum à lettre du 25 avril 1769 (s. i.).

(3) Rodrigues ou Rodrigue, l'orthographe au XVIIe et au XVIIIe siècles n'est pas fixée. Aujourd'hui, après la colonisation anglaise, le nom s'écrit « Rodrigues ». Voir DUPON, *Recueil de documents pour servir à l'histoire deRodrigues*, p. 11-16.



Océan Indien

Maurice et la Réunion occupent bien peu de place à la surface du globe, l'une a 1 852 kms de superficie, l'autre 2 512... Un département métropolitain moyen pourrait les contenir toutes deux.

« Iles sœurs » par leur proximité, par leur origine volcanique, elles s'opposent cependant par le relief.

Maurice affecte la forme d'un plateau qui s'élève jusqu'à 600 m seulement, encadré par quelques pics basaltiques qui pointent vers le ciel : le Pieter Both (821 m), le Pouce (800 m) et la montagne du Rempart (770 m). Cette surface s'incline doucement vers l'ouest et le nord. A l'est, parmi la chaîne du Grand Port, la montagne du Lion se profile au-dessus de Mahébourg ; au sud-ouest ce sont les gorges et la chaîne de la rivière Noire d'où s'élève le Piton de la rivière Noire, le plus haut point de l'île (827 m).

Ouverte sur la mer, pourvue de deux ports naturels, Port-Louis et Mahébourg, riche en criques, protégée par des îlots et des récifs en arrière desquels s'allongent des lagunes d'eau plu calme, Maurice était prédestinée à servir de refuge aux navires.

Plus farouche est la Réunion. Elle apparaît comme une réplique du Cantal. Ce « bouton de roches éruptives » comprend un volcan toujours actif, le Piton de la Fournaise (2 631 m) ; du point culminant, le Piton des Neiges (3 069 m), se creusent trois énormes cirques, aux parois quasi verticales et grossièrement circulaires : ceux de Cilaos, de Salazie et de Mafate. Entre les deux Pitons, un seuil, posté à 1 600 m, s'abaisse brutalement vers le nord-est dans un vaste hémicycle, la Plaine des Palmistes ; tandis qu'au sud-ouest, il se raccorde au plateau incliné de la Plaine des Cafres. Les coulées de basalte refroidies, fissurées, crevassées, découpées, donnent naissance tout à la fois, à de larges planèzes monotones, à des cirques grandioses, à des gorges « effroyables ».

La zone basse périphérique tombe à pic dans l'Océan, elle ne s'adoucit que sur les quelques kilomètres de la côte sud-ouest ; aucune échancrure ne poinçonne le rivage, aucune avancée notable ne protège le port.

L'alizé du Sud-Est ventile les îles toute l'année, son intensité culmine à la saison hivernale, en juillet-août.

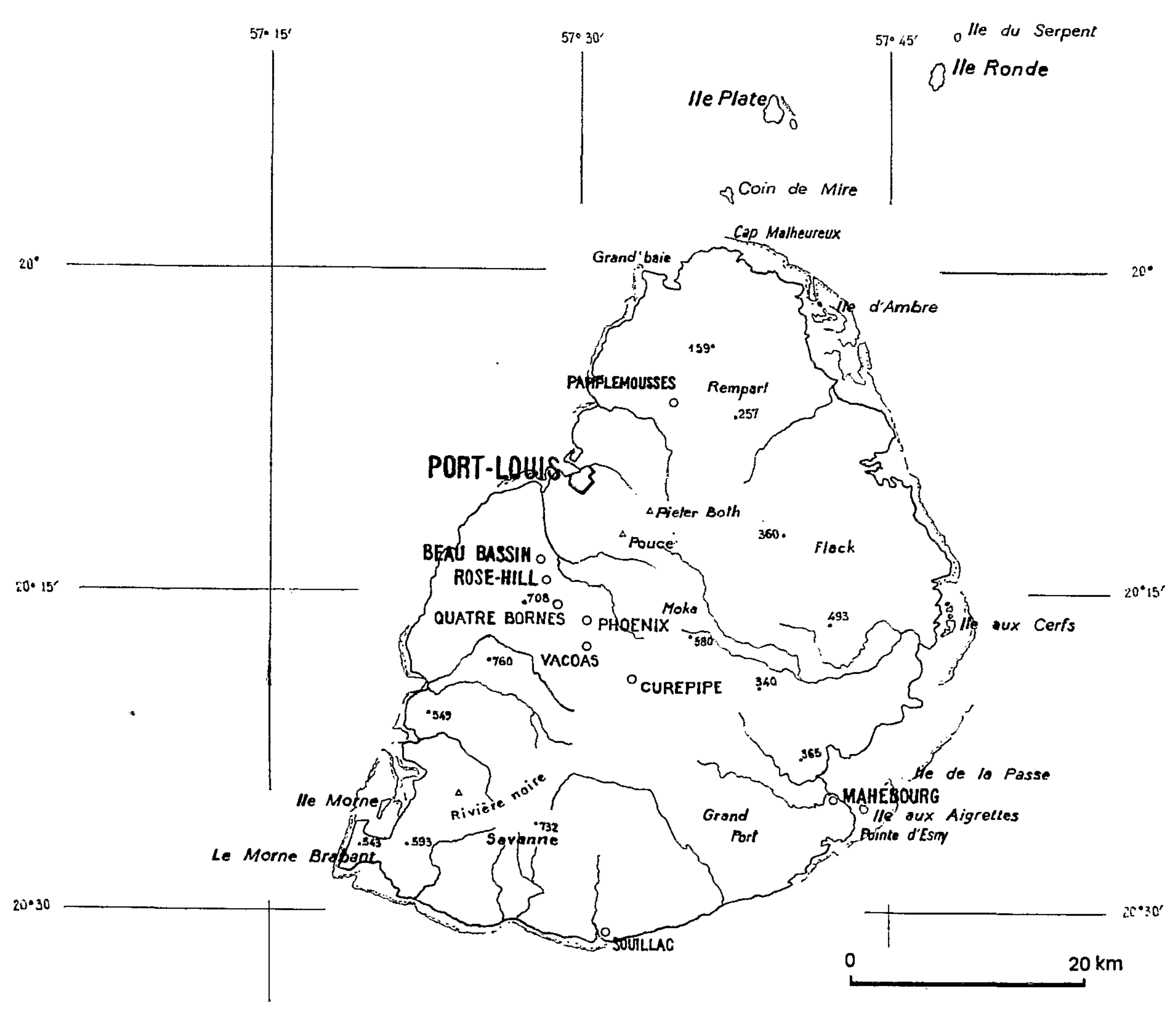
Un Européen doit s'accoutumer à l'inversion des saisons ; la saison des pluies, chaude, moite, correspond à l'été ; elle dure de novembre à avril. La saison fraîche se déroule de mai à octobre, elle est un délicieux printemps.

Le relief apporte des correctifs et des variétés innombrables. Infiniment plus qu'à Maurice, les contrastes réunionnais sont accentués par les effets de l'altitude.

A l'est des îles, la zone « au vent », chaude, humide et verdoyante, a l'exubérance tropicale classique. A l'ouest, la zone « sous le vent », plus sèche, évoque le parc ou même à la Réunion la savane ; l'hygrométrie relativement faible en fait une région plus saine, plus facilement défrichable.

Une troisième région s'individualise à la Réunion, celles des « Hauts », hautes plaines et cirques au climat tropical de montagne, c'est-à-dire presque tempéré.

Climat heureux donc, qui explique la diversité de la végétation et la réussite des cultures tropicales ; cependant, pendant la saison chaude, les cyclones sont à craindre. Ces violentes commotions naissent en général entre les Chagos et Saint-Brandon ; elles peuvent devenir nuisibles dès qu'elles sont à moins de 700 km des côtes, leur passage au grand large amène alors en deux ou trois jours de fortes pluies ; le danger ne devient réel que lorsque leur centre passe au-dessus ou à proximité des îles. La terreur inspirée par les cyclones existe toujours : par les postes d'obser-



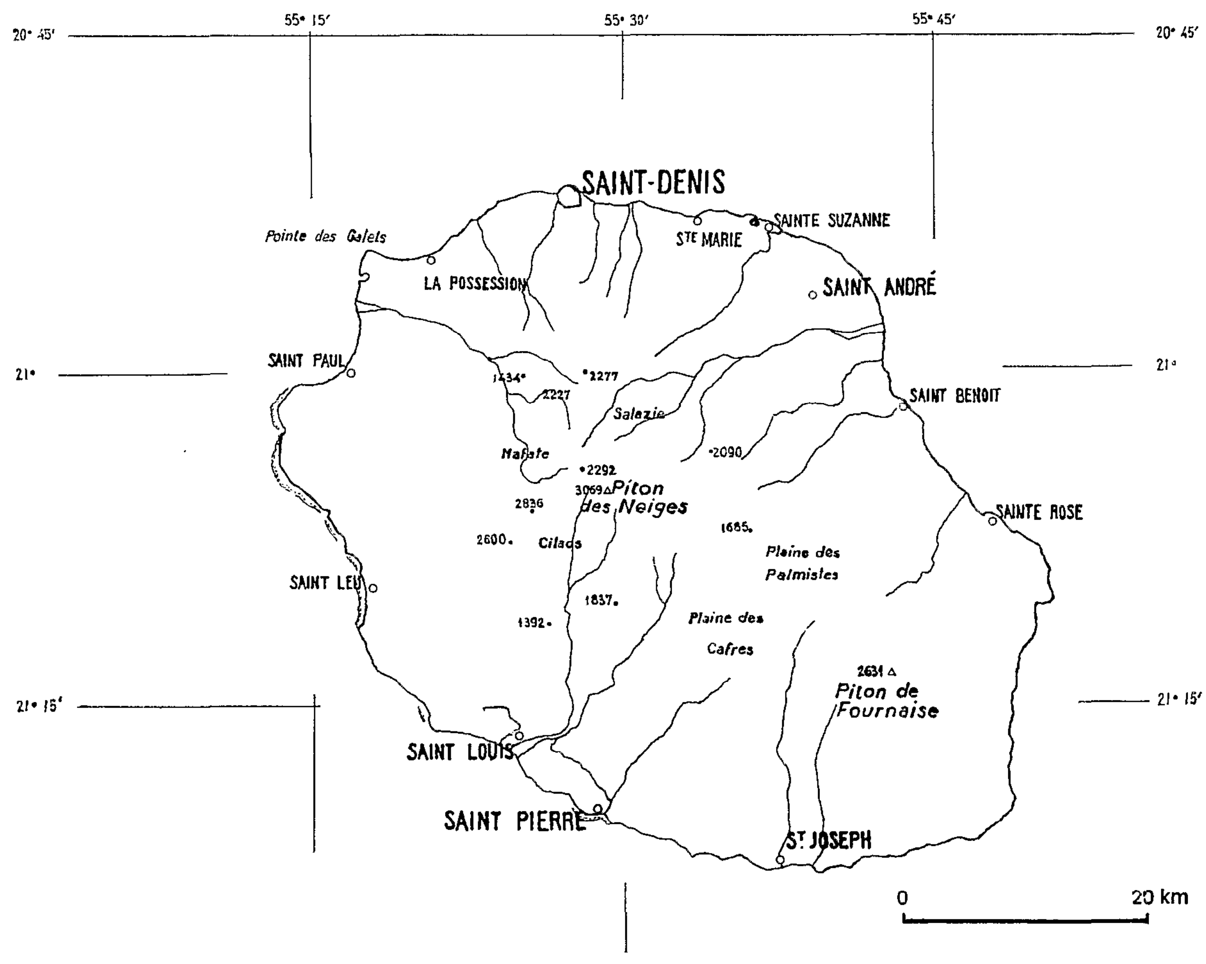
Ile de France : île Maurice.

vation d'Agalega, de Saint-Brandon et de Tromelin, on en détecte en moyenne entre novembre et mars cinq ou six dans cette partie sud-ouest de l'océan Indien (1).

UNE OCCUPATION TARDIVE

Il est vraisemblable que l'on ne saura jamais les circonstances de la découverte des deux îles. S'il n'existe pas de preuves d'une découverte par les navigateurs malais ou indiens, il semble

(1) Pour cette présentation, voir :
— Publications du Mauritius Government Tourist Office.
— Defos du Rau, *L'île de la Réunion*, p. 11-127.



Ile Bourbon : île de La Réunion.

probable que les Arabes les connaissaient. Au tout début du XVIe siècle, les premières cartes de cette partie du monde, notamment le portulan dit d'Alberto CANTINO (1), dressées d'après les indications de pilotes arabes, signalent à l'est de Madagascar un groupe des trois îles : Diva Margabin (La Réunion), Diva Moraze (Maurice) et Diva Rabi (Rodrigues).

Les Portugais furent les premiers Européens à connaître leur existence. La tradition rapporte que l'archipel aurait été découvert par l'amiral Pedro de MASCARENHAS entre 1507 et 1513 (2).

(1) In *Portugaliae Monumenta Cartographica,* vol. 1, p. 14-15. L'auteur du portulan est en fait inconnu ; CANTINO, envoyé du duc de FERRARE à Lisbonne pour s'informer des découvertes portugaises, le fit parvenir à son souverain en 1502.
L'original se trouve à la bibliothèque Estense de Modène.

(2) VISDELOU-GUIMBEAU, *La découverte des Mascareignes.*
La Réunion aurait été découverte un 9 février (peut-être 1509) d'où son premier nom de Santa Apollonia par la flotte de DIOGO LOPEZ de SIQUEIRA et revue en 1512 par MASCARENHAS, d'où son deuxième nom : Mascarin. Pour Maurice, DOMINGO FERNANDEZ (ou FRIZ) en serait le découvreur, probablement en 1511. Vers 1553, les cartes n'appellent plus l'île du nom de ce capitaine portugais, mais la nomment Cirné (ou Sirné).

En tout cas, il est symptomatique de constater qu'ils ne tentèrent aucun établissement, car les îles étaient situées hors de la route normale des Indes, et ne détenaient aucun produit précieux. Ils se bornèrent à y faire escale pour « faire aiguade ».

Le déclin du Portugal amena une période d'abandon pour la mer des Indes. A la fin du XVIe siècle, les îles reprirent cependant leur rôle d'escales de « rafraîchissements », mais au profit des Anglais, du peuple des pirates et des Hollandais.

Ainsi, une partie de la deuxième expédition que les Hollandais envoyèrent dans l'océan Indien relâcha à « Cirné » en 1598. Les navires purent se ravitailler et procéder à des réparations. Ils prirent possession de l'île et la baptisèrent Mauritius en l'honneur du prince de NASSAU, alors Stathouder des Provinces Unies. Les expéditions suivantes s'arrêtèrent souvent à Maurice soit à l'aller, soit au retour. En 1614, le bâtiment de Pieter BOOTH, premier gouverneur des Indes néerlandaises, retournant dans son pays, fut surpris au mouillage et le gouverneur se noya... Après cet épisode, les Hollandais espacèrent leurs visites. Enfin, en 1637, pour éloigner les Français et les Anglais qui venaient s'y ravitailler et couper du bois d'ébène, la compagnie néerlandaise décida la création d'un établissement. L'expédition sous la direction de Simonsz Cornelisz GOOYER, au printemps 1638, s'installa à terre avec vingt-cinq personnes : les premiers colons entreprirent l'édification d'un fort entouré d'une palissade.

Mascarin, à la côte particulièrement inhospitalière, tentait moins les marins. On y connaît cependant le passage des Hollandais VERHUFF (1611) et BONTEKOE (1619), des Anglais CASTLETON (1613) et HERBERT (1629). Divers marins français aussi parcouraient la mer orientale depuis le début du siècle, mais ce fut seulement en 1638 que la flûte *Saint-Alexis* de Dieppe stoppa devant l'île et que Salomon GOUBERT descendit à terre et en prit possession au nom du Roi de France. Enfin, en septembre 1646, douze mutins du poste français de Fort-Dauphin y furent exilés : l'occupation de l'île commençait [1].

1638 pour l'une, 1646 pour l'autre ; les deux îles jusqu'alors désertes entraient dans l'histoire du XVIIe siècle. Pourquoi à cette époque les Hollandais s'installèrent-ils à Maurice et les Français à Mascarin ? Le ravitaillement pour l'une et une mutinerie pour l'autre intéressent l'anecdote, la cause véritable est plus profonde. Si les Provinces Unies, si la France finalement les occupèrent, ce ne fut pas par hasard, mais en application de leurs plans coloniaux.

(1) Pour ce paragraphe :
DEFOS DU RAU, *L'île de la Réunion*, p. 129-131.
HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies...*, t. VI, p. 309-313.
SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 9-10.

PRÉLIMINAIRES : LA MISE EN PLACE DU RÉGIME SERVILE

I. MAURITIUS (1638-1710)

Depuis la fin du XVIe siècle, la richesse des Provinces Unies reposait presque exclusivement sur le commerce maritime. La marine marchande était devenue la plus puissante du monde. L'oligarchie négociante des villes hollandaises avait supplanté les Portugais et les Espagnols dans le grand commerce.

Dans l'océan Indien, ces « rouliers des mers » avaient enlevé aux Espagnols la partie occidentale de Java. Ils s'établissaient dans les Moluques, créaient des comptoirs dans l'île de Sumatra, dans la péninsule de Malacca, au Siam, en Chine et au Japon où ils étaient bientôt les seuls Européens tolérés.

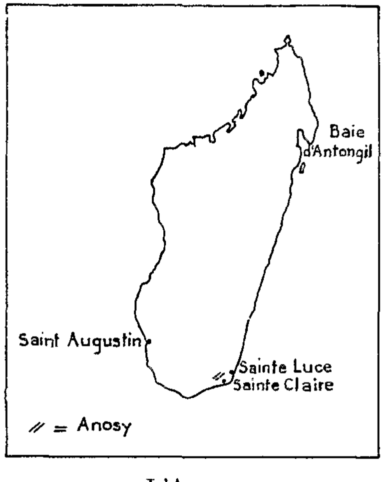
La base de cette maîtrise commerciale, la Compagnie des Indes orientales, créée en 1602, faisait merveille ; association de marchands, elle avait le souci du bénéfice. Par ses liaisons étroites avec l'État, par l'appui de la banque d'Amsterdam (fondée en 1609), elle devint le premier fournisseur de l'Europe pour les marchandises du Levant (1).

Pour protéger ses possessions des îles de la Sonde, la Compagnie chercha dans la première moitié du XVIIe siècle des points d'appui dans l'océan Indien. Ses bateaux visitèrent Saint-Augustin et la côte est de Madagascar (2) ; ils reconnurent les Mascareignes et élurent Maurice...

Ce choix en définitive reposa sur plusieurs raisons : à un mois environ de Batavia, l'île « possède une belle rade à l'entrée de laquelle il y a cent brasses d'eau », « l'air y est pur et sain ; on y trouve du bétail et des volailles en abondance et la mer est très poissonneuse ; les forêts contiennent les plus beaux ébéniers du monde (3) ».

Maurice à l'ouest, Ceylan — occupée deux ans après, en 1640 — au nord, jouaient ainsi le rôle de relais sur les routes des Indes néerlandaises.

(1) MOUSNIER, *Le XVIIe siècle*, p. 245-246.
(2) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 65.
GRANDIDIER, *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar*, vol. IV, *Ethnographie de Madagascar*, t. I, p. 456.
(3) Gr. Coll., t. III, p. 41-42, *Relâche à Maurice d'Abel Jansen Tasman* (s. i.).



L'Anosy

Le début de la traite des noirs.

L'île avait d'autres avantages par sa proximité de Madagascar. Batavia pour ses plantations avait besoin de main-d'œuvre et dès 1623 (1) des flûtes hollandaises étaient venues sur la côte est de la Grande Ile chercher des esclaves (2).

Quand le Gouverneur général des Indes, VAN DIENEM, envoya VAN DER STEL remplacer GOOYER à Maurice en 1639, il lui donna des instructions pour aller reconnaître la côte orientale de Madagascar. VAN DER STEL avait reçu l'ordre de faire des traités avec les rois du pays et de prendre possession de Mascarin et de Rodrigues (3).

Les Hollandais complétaient leur emprise sur l'océan Indien, Batavia devait en être le centre. Maurice fit partie de ce plan d'ensemble.

VAN DER STEL ne put exécuter sa mission qu'à la fin de 1641 : il laissa Rodrigues en attente, il reconnut simplement Mascarin car l'île ne possédait pas d'ancrage sûr ; en revanche il visita avec attention la côte malgache, de Sainte-Claire à la baie d'Antongil (4). Il rapporta à Maurice de la cire et 105 esclaves tant hommes que femmes. Les perspectives du commerce lui parurent si favorables qu'il laissa à la baie d'Antongil deux traitants (5).

De nouveau, en 1644, il ramena 97 esclaves ; en 1645, 8, et il en fit parvenir 101 à Batavia. A ce dernier voyage, il conclut un traité avec le roi de la région d'Antongil par lequel celui-ci s'engageait à fournir des esclaves à la colonie et à elle seule ; un traitant avec cinq matelots et un mousse restèrent à terre (6).

Son successeur, VAN DER MEERSCH, eut la même politique ; par trois fois, il alla à Madagascar en personne. A la fin de 1645, il acheta 108 esclaves (7) ; en 1646, PRONIS, chef des Français du Fort-Dauphin lui en vendit 73 (8) ; mais en 1647, il n'eut que du bœuf salé.

D'autres points de l'île reçurent la visite des Hollandais de Maurice pour acheter des esclaves : ainsi à Boina, à Bombetoka, à la Mahajamba, des navires de la Compagnie relâchèrent (9) ; d'autres comptoirs furent aussi utilisés, au gré des vents, des courants et de l'accueil des chefs malgaches...

Si Maurice gardait une bonne partie des esclaves, elle en faisait partir sur Batavia ; son rôle de transit se retrouvait aussi pour les salaisons. Sa deuxième fonction était de surveiller les Anglais

(1) Batavia fut fondée en 1621.
(2) DECARY, *La piraterie à Madagascar*, p. 9.
GRANDIDIER, *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar*, vol. IV, *Ethnographie de Madagascar*, t. I, p. 458.
OLIVER et MATHEW, *History of East Africa*, p. 155.
(3) Gr. Coll., t. III, p. 30, *Trois voyages à Madagascar de Van der Stel...* (s. i.).
(4) CAUCHE, *Relations..., in* Gr. Coll., t. VII, p. 51 (s. i.).
(5) Gr. Coll., t. III, p. 31-32, *Trois voyages à Madagascar de Van der Stel...* (s. i.).
(6) Gr. Coll., t. III, p. 39-41, *Trois voyages à Madagascar de Van der Stel...* (s. i.).
(7) Gr. Coll., t. III, p. 188, *Jacob Van der Meersch, troisième gouverneur hollandais de Maurice* (s. i.).
(8) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 68.
(9) Gr. Coll., t. V, p. 43-44, *Relâche du navire le* Barneveld... (s. i.).

et les Français qui paraissaient bien s'installer à Madagascar. Enfin, elle fournissait par an environ 800 billes d'ébène très appréciées à Amsterdam.

Ces diverses tâches eurent du succès jusqu'en 1646-1647. A partir de cette date une certaine désaffection se fit sentir. Les esclaves malgaches arrivés à Java se révélèrent « paresseux », « stupides », et ne résistèrent pas au climat ; le Gouverneur général donna l'ordre de cesser le trafic et de faire revenir le personnel de la baie d'Antongil, ce qui fut exécuté au début 1647 (1). Les Anglais avaient abandonné leur poste de la baie de Saint-Augustin et la colonie française « agonisait » : Maurice perdait son rôle de chien de garde... (2).

Les baies du N.-W

Premier abandon.

L'utilité de l'occupation de l'île fut ainsi mise en question. Les directeurs de la Compagnie l'auraient certainement fait évacuer s'ils n'avaient pas attaché un très grand prix à l'ébène qu'on continuait d'en tirer. Il y avait à cette époque, à Maurice, une centaine de personnes, y compris les esclaves ; les essais de cultures n'eurent pas grand succès, la canne à sucre fut ruinée par une invasion de rats ; la chasse, quelques légumes et fruits assuraient l'ordinaire (3).

En 1652, la création du Cap accéléra la décadence de l'île : mieux placée, ayant à sa tête un gouverneur dynamique — Van Riebeek — la nouvelle fondation concurrença victorieusement Maurice, notamment en s'octroyant le monopole de la traite des esclaves à Madagascar (4).

Les bois d'ébène s'étaient raréfiés à la suite des trop nombreuses coupes, la surveillance des Français de Madagascar nécessitait l'entretien d'un navire, les rongeurs et les cyclones ravageaient les cultures : les directeurs autorisèrent le Gouverneur général des Indes à en retirer le corps d'occupation (5). La décision fut appliquée en 1658. La plupart des esclaves étaient morts ; les autres furent embarqués pour Batavia à l'exception de deux « femelles » qui se sauvèrent dans la forêt.

Les raisons de cet abandon ne furent pas seulement « régionales » ; en ce milieu du siècle les Provinces Unies eurent à fournir un effort de guerre contre l'Espagne puis contre l'Angleterre (6) : l'énergie des Hollandais s'en ressentit dans l'océan Indien.

Deuxième occupation et deuxième abandon.

Bientôt le manque de bois de construction dans les forêts clairsemées du Cap et la crainte qu'une puissance étrangère pût s'y établir firent regretter cette décision. La Compagnie réoccupa Maurice en 1664. Sous la dépendance de la colonie d'Afrique du Sud (7), l'île donna encore

(1) Gr. Coll., t. III, p. 195, *Deux voyages à Madagascar de Jacob Van der Meersch* (s. i.).
(2) Gr. Coll., t. III, p. 210, *Troisième voyage à Madagascar du gouverneur de Maurice Van der Meersch* (s. i.).
(3) Brussilowsky, *Histoire de l'île Maurice*, p. 293.
(4) Mac Call Theal, *History of South Africa*, p. 31.
(5) Gr. Coll., t. III, p. 220, *Reiner Por, quatrième gouverneur hollandais de Maurice...* (s. i.).
(6) Mousnier, *Le XVIIe siècle*, p. 240.
(7) Mac Call Theal, *History of South Africa*, p. 51.

de l'ébène et servit d'escale de rafraîchissement (1). Des esclaves indiens et malgaches furent importés de nouveau (2).

A la lecture de l'ouvrage de MAC CALL THEAL et du recueil de LEIBBRANDT, l'île semble frappée d'une mort lente : les ouragans, les sécheresses, les rats, les chenilles et les singes, les esclaves marrons, les mauvaises pêches, les pénuries de riz, tout à la fois au fil des ans, ruinaient l'île. La malchance n'explique pas tout : la puissance hollandaise avait cessé de grandir : dans tous les secteurs elle était en perte de vitesse, elle ne s'attachait plus avec la même énergie à la défense et à la conservation de ses possessions d'outre-mer (3). Les conflits internes entre le Stathouder et le Grand Pensionnaire (4), les guerres contre l'Angleterre et la France, avaient saigné l'État : « de nation d'entrepreneurs, d'armateurs et de négociants, les Provinces Unies deviennent une nation de rentiers et de spéculateurs. Avec cette forme inférieure d'activité succédant à un effort militaire qui a dépassé les forces matérielles et morales du pays, les énergies s'effondrent, la force créatrice disparaît (5) ».

En raison de ces difficultés les Hollandais ne « firent presque plus de cas de Maurice (6) ». L'exploitation des bois d'ébène ne fut plus rentable. La colonie devait toujours être ravitaillée de l'extérieur. De nombreux navires étrangers, notamment anglais, relâchaient et causaient des difficultés. A partir de 1704, apparurent des pirates. Ils se conduisirent à peu près correctement mais il était évident que l'établissement était hors d'état de se défendre contre une attaque sérieuse. La Compagnie jugea bon d'abandonner l'île en 1706, décision exécutée en 1710 : les colons et les esclaves — sauf deux, marrons depuis cinq ans — furent transportés à Batavia (7).

Ainsi prit fin l'occupation hollandaise à « Cirné ». Elle fut le reflet de la réussite puis du déclin de la « République des marchands ».

La deuxième Mascareigne avait inauguré le trafic servile.

(1) MAC CALL THEAL, *History of South Africa*, p. 51-52.
(2) Cape Archives, LEIBBRANDT, *Precis of the Archives...*, t. 12, p. 406.
(3) ZELLER, *Histoire des relations internationales*, t. 3, p. 102.
(4) MOUSNIER, *Le XVIIe siècle*, p. 168 et p. 240.
(5) MOUSNIER, *Le XVIIe siècle*, p. 277 et p. 296.
(6) LA MERVEILLE, *Récit*, septembre 1709, *in* Gr. Coll., t. III, p. 619 (s. i.).
(7) HAMILTON, *A new account of the east Indies*, p. 18 (s. i.).
Gr. Coll., t. III, p. 319-320, *Reiner Por, quatrième gouverneur hollandais de Maurice...* (s. i.).
PRIDHAM, *An historical account of Mauritius*, p. 168 (s. i.). Pour cet auteur, le marronnage des esclaves contribua aussi à chasser les Hollandais de Maurice.
PITOT, *T'Eylandt Mauritius*, p. 351. Selon cet auteur, 8 personnes demeurèrent sur l'île : 6 hommes de condition libre, qui refusèrent de s'embarquer et 2 esclaves. Il ne sait ce que devinrent les premiers, les esclaves furent transportés en 1715 à Bourbon.

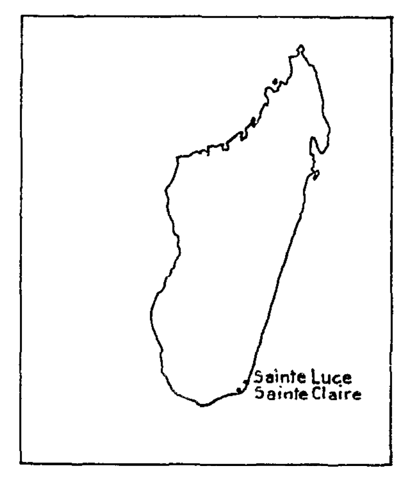
II. MADAGASCAR ET MASCARIN (1638-1664)

Malgré quelques expéditions dans la mer orientale au XVIe siècle (1), ce ne fut qu'au début du siècle suivant que les marchands français purent imiter les Hollandais et « puiser à la source ».

Les débuts.

En 1601, des Malouins prirent l'initiative. Puis en 1604, des Rouennais reçurent de HENRI IV le privilège de commercer avec les Indes (2). Ainsi des bateaux français, en allant vers la péninsule indienne, relâchèrent à Madagascar incidemment, à cause des tempêtes ou des vents contraires (3).

Il fallait « affermir » le trafic et la Grande Ile apparut comme « un lieu propre pour se rafraîchir des fatigues de la mer (4) ». Les baies de Sainte-Claire et de Sainte-Luce furent reconnues comme les endroits les plus favorables; on évitait la navigation dangereuse dans le canal de Mozambique et, après avoir renouvelé les provisions de bouche, on pouvait cingler vers l'Inde « ayant vent de ouest au nord-ouest à poupe (5) ».



Sainte-Luce et Sainte-Claire

Tard venus dans l'océan Indien du fait d'une organisation commerciale déficiente, les Français ne pouvaient prétendre à s'imposer pour le moment ni dans la péninsule indienne, ni dans les îles de la Sonde passées aux mains des Hollandais. Le choix s'était donc porté sur Madagascar.

En 1638, la Compagnie Particulière de Navigation, aux capitaux rouennais et parisiens, arma une expédition pour mieux connaître les parages; c'est à cette occasion que GOUBERT « arbora les armes de France » à Mascarin puis perdit son bateau à la côte malgache, à Itaperina (6).

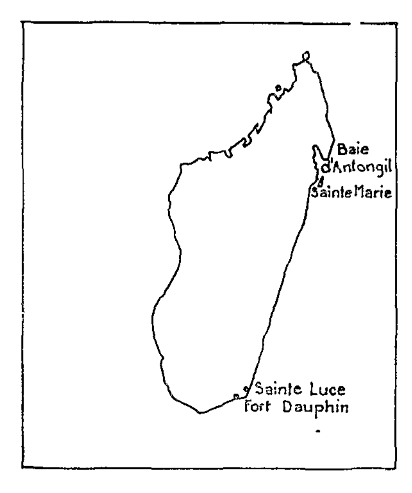
(1) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 67.
Gr. Coll., t. I, p. 59, *Premier atterrissage des Français à Madagascar* (s. i.).
(2) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 13.
(3) PYRARD de LAVAL, *Relation...*, *in* Gr. Coll., t. I, p. 280-309 (s. i.).
BEAULIEU, *Relâche...*, *in* Gr. Coll., t. II, p. 333 (s. i.).
(4) BEAULIEU, *Dessein...*, *in* Gr. Coll., t. VII, p. 21 (s. i.).
(5) HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies...*, t. VI, p. 11.
KAEPPELIN, *Les escales françaises...*, p. 9.
(6) CAUCHE, *Relations...*, *in* Gr. Coll., t. VII, p. 105-108 (s. i.).

Le mirage de la Grande Ile se formait peu à peu, il allait durer jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. BEAULIEU et ses analyses grandiloquentes semble en marquer le départ. RIGAULT, capitaine de la marine royale qui avait du crédit auprès de RICHELIEU et des intérêts dans la Compagnie Particulière, renchérit pour « fonder dans l'île des habitations de Français et (de) traiter et négocier avec les gens du pays des marchandises qui s'en peuvent contre d'autres marchandises et manufactures de ce royaume (1) ».

Rejoignant les vues mercantilistes du Ministre, il obtint en 1642 le privilège exclusif du commerce « aux dites isles de Madagascar et autres adjacentes » : la Compagnie française de l'Orient était née (2).

Le nouveau groupement eut d'importants moyens — le capital fut de 144 000 livres — et de puissantes protections, un quart des parts fut fourni par des « Conseillers du Roy (3) ». Aussi la Compagnie subit-elle dès le début le contrôle de l'État.

Le Fort-Dauphin.



La côte est

En septembre de cette année 1642, treize colons sous la direction du commis PRONIS s'installèrent à Sainte-Luce puis en 1643 au Fort-Dauphin pour « y travailler à la traite ». Au passage, ils prirent possession de Rodrigues, de Mascarin, de la baie d'Antongil et de Sainte-Marie : la première tâche des employés de la compagnie avait été plus politique que marchande.

PRONIS de 1642 à 1648, FLACOURT de 1648 à 1655 n'eurent pas de succès dans leurs missions commerciales (4). Faute de produits d'échange, l'entreprise se mua en une domination militaire impitoyable envers les Malgaches. On se borna à faire le vide, à exiger des tributs (5), et à envoyer en France, quand on le pouvait, de maigres cargaisons ; ainsi en 1650, le *Saint-Laurent*, repartant pour le Royaume, fut « chargé de cuirs, tabac, bois, cire, tamarin et autres échantillons, coquillages et curiositez (6) ».

Les deux commandants firent-ils la traite des esclaves ?

(1) A. N. C_5A_1, pièce 1, *Ratification du Roi*, 20 septembre 1643.
BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 10.
(2) FLACOURT, *Relation...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 11-12 (s. i.).
Octroi du privilège, *in* Gr. Coll., t. VII, p. 192 (s. i.).
(3) RIGAULT prit quatre parts ; trois « marchands », onze parts ; le reste du quota fut partagé entre cinq Conseillers du Roy : le prestigieux FOUQUET, une part ; ALIGRE (Commissaire ordinaire de la Marine du Levant), une part ; LOYNES (Secrétaire du Roy et Général de la Marine), trois parts ; LEVASSEUR (Trésorier de la Marine), une part ; BEAUSSE (Premier Commis des parties casuelles), trois parts.
In *Acte de Constitution et statuts de la Compagnie...*, Gr. Coll., t. VII, p. 197-198 (s. i.).
(4) Il n'est pas dans notre propos de nous étendre sur l'action des Français à Fort-Dauphin.
Cf. : FLACOURT, *Relation...*, *in* Gr. Coll.., t. IX, p. 11-365 (s. i.).
BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 20-40.
DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 67-72.
HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies...*, t. VI, p. 13-45.
(5) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 71.
(6) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 29.

En 1646, PRONIS vendit au gouverneur hollandais de Maurice des Malgaches « qui servaient à l'habitation, et d'autres qui venaient innocemment y apporter de petites denrées à vendre (1) ». Peut-on parler de commerce ? Disons plutôt que ce fut « une signalée perfidie contre de pauvres gens (2) » et une vengeance à la suite d'un massacre de colons qui venait d'avoir lieu. Représaille plus que négoce pour cet épisode, certainement, mais les Français voyaient les esclaves des Grands de l'Anosy (3) et ils s'inspirèrent de la coutume du pays pour leur profit (4), ainsi cette phrase sibylline de FLACOURT : « Il n'est pas besoin d'aller chercher des esclaves au loin pour les amener dans l'île, car elle en est assez fournie ; les nègres servent volontairement les Français, et si l'on en veut acheter, on en a très grand marché (5). »

Le temps de la traite servile n'était pas encore arrivé pour les Français dans cette partie du monde, MARTIN résume bien la situation : « Le plus important est de les (« le sucre, le tabac et l'indigo ») cultiver dans l'île. L'on sait le nombre des esclaves que les Français, les Anglais, les Hollandais et les Portugais emploient, ceux-là dans les îles des Indes d'Occident, ceux-ci au Brésil ; or, Madagascar pourrait fournir quantité de noirs, mais l'on accoutumera difficilement ces peuples au travail ; pour les réduire sous le joug, il faut en être absolument les maîtres, et ce n'est pas une chose aisée d'y réussir à moins d'avoir des forces considérables... (6) ».

L'état déliquescent du Fort ne permettait pas de les asservir, et les cultures se résumaient alors en « melons d'eau, concombres, chicorée, laitues, choux, poix et cinquante cafés (7) ».

La vie au fil des jours racontée par FLACOURT laisse deviner que l'essentiel de la tâche était plutôt une lutte pour survivre (8). Décimés par les fièvres ; attaqués souvent par les « indigènes », doutant — avec raison — de leurs chefs, les colons allaient parfois jusqu'à la révolte.

Bourbon.

En 1646, PRONIS eut à mater un soulèvement de la part de ses compagnons et il fit transférer « douze des plus ligueurs (9) » à Mascarin.

FLACOURT fit revenir les ostracisés en 1649 « biens sains et gaillards » : « Au lieu d'y avoir disette, ils n'avaient pas eu le moindre accès de fièvre et ils m'ont assuré que c'est l'île... où les vivres y sont à foison, le cochon très savoureux, la tortue de mer et toutes sortes d'oiseaux en si grande abondance qu'il ne faut qu'une houssine à la main pour trouver... de quoi dîner (10). »

Séduit, il envoya un bateau pour en prendre de nouveau possession : Mascarin devint Bourbon « ne pouvant trouver de nom qui pût mieux cadrer à sa bonté et à sa fertilité » ; à tout hasard, il y fit déposer quelques vaches et taureaux mais n'eut pas l'idée d'y fonder une colonie perma-

(1) FLACOURT, *Relation...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 34-35 (s. i.).
(2) FLACOURT, *Relation...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 35 (s. i.).
(3) FLACOURT, *Relation...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 152 (s. i.).
(4) SOUCHU de RENNEFORT dans sa *Relation...*, p. 121, rapporte que le soldat LA CASE, en 1657, captura plusieurs milliers d'esclaves au cours d'une guerre.
Voir aussi GAUTIER et FROIDEVAUX, *Un manuscrit arabico-malgache sur les campagnes de La Case...*, p. 61.
(5) FLACOURT, *Relation...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 334 (s. i.).
(6) MARTIN, *Mémoires...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 623 (s. i.).
FROIDEVAUX, *Le commerce français à Madagascar au XVIIe siècle*, p. 19-22 et p. 50-54.
(7) SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire des Indes Orientales*, p. 48 (s. i.).
(8) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 26.
(9) Sur cet épisode : FLACOURT, *Relation...*, Gr. Coll., t. IX, p. 26-33 (s. i.).
(10) FLACOURT, *Relation...*, Gr. Coll., t. IX, p. 99 (s. i.).

nente. L'habitude s'y prit simplement de créer dans l'île de petits établissements temporaires en fonction des rivalités intestines qui secouaient Fort-Dauphin.

En 1654, THAUREAU avec sept compatriotes, six « nègres », cinq « vaches pleines » et un petit taureau, y fut déporté (1).

Il faut s'interroger sur le statut de ces « nègres » emmenés pour planter « force tabac ». Ils furent les premiers à être débarqués par les Français à Bourbon.

Quand un vaisseau, en 1658, offrit le passage vers l'Inde à THAUREAU et à ses compagnons, les Malgaches furent transférés ; à Madras, « le capitaine qui nous avait amenés fit offre des six nègres au Président sans rien nous dire ». Le mot esclave n'apparaît pas ; notons seulement les faits : on les avait « laissés » à Bourbon et quatre ans après on les avait « offerts » à Madras (2).

Entre-temps, en 1655, FLACOURT était reparti pour la France et les années qui suivirent furent consternantes : trahisons, massacres, pillages, continuèrent de discréditer les Français. C'est dans ces conditions que PAYEN, qui se trouvait au Fort-Dauphin depuis 1656, et un autre volontaire préférèrent s'exiler en 1663 à Bourbon avec dix Malgaches, trois femmes et sept hommes (3), « pour cultiver du tabac, recueillir de l'aloès et une espèce de gomme que l'on croit être du benjoin (4) ».

La condition des Malgaches ne peut être connue par les sources ; la situation est ambiguë : MARTIN, lors de son séjour à Bourbon, en juillet 1665, raconte que les « nègres avaient fui à la montagne après avoir manqué une conjuration qu'ils avaient faite d'assassiner les deux Français ; le sujet... était pour avoir à leur dévotion des négresses que les deux Français avaient amenées avec eux... dont une était fort bien faite, car il faut aux noirs des femmes... (5) ». Jalousie bien banale ou marronnage dû à des causes plus complexes ? La proportion de deux blancs allant vivre dans une île avec dix Malgaches semblerait prouver qu'à l'origine les relations aient été cordiales...

En définitive, les preuves n'existent pas pour affirmer que la main-d'œuvre employée par les Français ait été servile à cette période (6) ; quelques présomptions tout au plus, glanées dans les récits des voyageurs. La situation devait être cependant équivoque. On « disposait » des Malgaches comme on le pouvait suivant les rapports de force : vers 1644, CAUCHE racontait qu'on payait leur travail avec « des cordes de rassades de plusieurs couleurs (7) », vingt ans après, en 1663, LA MEILLERAYE recommandait d'en « faire passer quelques-uns pour le service à Bourbon (8) »...

Les choses en étaient là pour Madagascar et Bourbon quand un grand projet fut élaboré par COLBERT pour réorganiser le commerce des Indes.

(1) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 32.
SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 11.

(2) THAUREAU, alias COUILLARD, *Mémoire...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 316-322 (s. i.).

(3) HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies...*, t. VI, p. 315.

(4) MARTIN, *Mémoires...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 442 (s. i.).

(5) MARTIN, *Mémoires...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 442-443 (s. i.).

(6) AUBER, *Histoire de l'océan Indien*, p. 270, a tort de les appeler « esclaves ». Il ne prouve rien et son texte fourmille d'erreurs.

(7) CAUCHE, *Relations...*, *in* Gr. Coll., t. VII, p. 49 (s. i.).

(8) Cité en note par LOUGNON, *L'île Bourbon pendant la Régence*, p. 15.

III. LA FRANCE ORIENTALE (1664-1674)

Soixante ans de tâtonnements pour aboutir à deux postes bien médiocres, Fort-Dauphin et Bourbon ; au plus cent cinquante Français dans la mer orientale ! La passion de la gloire d'un roi, l'ambition du programme économique d'un ministre allaient se conjuguer et vouloir donner une impulsion décisive au grand commerce.

Chargé par LOUIS XIV de prendre soin de « toutes les affaires de la Marine », COLBERT manifesta sa volonté de réalisation en créant simultanément en 1664, à l'instar des voisins hollandais et anglais, les Compagnies des Indes occidentales et orientales.

La Compagnie des Indes orientales.

Il fallait dans un premier temps envoyer des émissaires au « Roi de Perse et à la cour du Mogol (1) » mais en transitant d'abord par Madagascar. L'île devait jouer le rôle de bastion dans la progression de la pénétration française sur la route de l'Orient ; une fois seulement l'établissement bien solide, la Compagnie à créer pourrait aller fonder des comptoirs par toutes les parties de l'Asie méridionale (2). Un Batavia « incomparablement plus commode et plus sûr », telle fut l'idée de base (3).

Cette politique timorée s'explique par le prestige des Hollandais, par l'absence d'une flotte commerciale (4) et par la croyance largement répandue dans le Royaume que Madagascar « était là un poste avantageux pour y faire un entrepôt pour le commerce des Indes orientales (5) ».

COLBERT en quelques mois se chargea de créer la structure adéquate, la Compagnie des Indes orientales. Préparation de l'opinion publique (6), acquisition de vaisseaux, recrutement du personnel, constitution du capital : tout fut mené de front à partir de janvier 1664 jusqu'à l'enregistrement des lettres patentes par le Parlement le 1er septembre (7).

Le capital avait été fixé à la somme considérable de quinze millions de livres ; le Roi en personne s'engagea pour trois millions, la Cour pour deux millions, les officiers des Finances pour

(1) MARTIN, *Mémoire...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 433 (s. i.).
(2) FLACOURT, *Relation...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 354-355 (s. i.).
FERMANEL, *Lettre à Colbert*, 7 avril 1664, cité *in* Gr. Coll., t. VIII, p. LXXI (s. i.).
KAEPPELIN, *La Compagnie des Indes Orientales...*, p. 7.
(3) CHARPENTIER, *Discours...*, *in* Gr. Coll., t. VIII, p. XXIV (s. i.).
(4) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 51.
(5) FLACOURT, *Relation...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 332-360 (s. i.).
(6) En réalité, une propagande assez mensongère ; voir CHARPENTIER, *Discours...*, cité *in* HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies...*, t. VI, p. 55 (s. i.).
(7) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 52-54.

la même somme. Comme en 1642, les « marchands » se retrouvèrent en minorité, Nantes ne fournit que 200 000 livres, Bordeaux 400 000 ; Lyon fut la seule ville à y entrer pour un million (1).

La Compagnie fut ainsi dès sa formation un corps semi-public, trop étroitement soumis au Ministre avec ses directeurs nommés et ses assemblées réglées d'avance (2). Vis-à-vis de son aînée hollandaise, elle n'était que le reflet de la moindre organisation de l'espace économique français.

Des contraintes extra-commerciales allaient aussi obérer son existence, elle devait se comporter comme « une armée du Roi (3) », « porter la lumière de l'Évangile en donnant à la Couronne de nouveaux domestiques de la Foy (4) » et enfin créer une colonie de peuplement à Madagascar (5).

Trois expéditions eurent lieu pour créer, puis consolider cette « France orientale » :

— La première en 1665, commandée par BEAUSSE, « Président du Conseil de Madagascar » (quatre bâtiments totalisant 920 tonneaux).

— La seconde en 1666-1667, commandée par le marquis de MONTDEVERGUE, « Vice Roy des Indes et Admiral des mers par-delà l'Équateur » (dix bâtiments totalisant 2 400 tonneaux).

— La troisième en 1670, commandée par BLANQUET de LA HAYE, « Lieutenant général pour le Roi dans l'isle Dauphine et dans toutes les Indes, Vice Roy des Indes » (neuf bâtiments totalisant 4 800 tonneaux) (6).

Elles découvrirent toutes trois la colonie du Fort-Dauphin dans un état lamentable (7). Elles furent toutes trois des échecs.

Pour la première, aucun des buts assignés par la Compagnie ne fut atteint ; le Conseil à peine établi se dissocia dans la discorde, le ravitaillement du Fort demeura aléatoire, les produits exotiques se perdirent en arrivant sur les côtes de France, le voyage d'exploration vers les Indes n'eut pas lieu, les vaisseaux furent tous engloutis ou endommagés, leurs équipages décimés.

Fort Gaillard

Fort-Gaillard

L'expédition MONTDEVERGUE ne réussit pas plus. Les envois du « marchand » MARTIN établi à Gallemboule (ou Fort-Gaillard) et les razzias de LA CASE fournirent à grand-peine le riz et la viande ; la pacification et l'organisation de l'Anosy ne put être menée à bien ; les querelles entre « soldats » et « traitants » continuèrent ; néanmoins, CARON, FAYE et MARTIN purent partir vers Surate, l'un en octobre 1667, les autres en octobre 1668, et commencer l'établissement de la France dans les Indes.

A Paris, les difficultés financières de la Compagnie commençaient : les nouvelles de Madagascar produisaient un effet désastreux sur les souscripteurs. En octobre 1667 et en septembre 1668, la Compagnie avait demandé à COLBERT la permission d'aller « droit aux Indes » et d'abandonner Madagascar dont la colonisation n'était pas le fait d'une entreprise essen-

(1) CHARPENTIER, *Relation...*, Introduction (s. i.).
(2) Le 20 mars 1665, le Roi désigna même COLBERT comme Directeur pour lui et la Cour..., *in* BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 71.
(3) COLBERT, cité par MOUSNIER, *Le XVIIe siècle*, p. 250.
(4) CHARPENTIER, *Relation...*, Introduction (s. i.).
(5) FERMANEL, *Lettre à Colbert*, 7 avril 1664, cité *in* Gr. Coll., t. VIII, p. LXXI (s. i.).
(6) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 59-60, 72-73, 97-98.
(7) SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire...*, p. 47-48 (s. i.).

tiellement commerciale et grevait son budget ; à l'automne 1669, après la réception des rapports pessimistes de CARON, le Roi décida enfin de transférer l'île au domaine royal contre la somme d'un million.

LA HAYE prit possession de Madagascar au nom du Roi en décembre 1670. Il commença l'enquête prescrite par COLBERT sur les possibilités de l'île, mais la guerre rallumée, les équipages décimés par les fièvres, le décidèrent à aller à Bourbon (1). Quand il revint en juillet-août de l'année suivante, il conclut à l'abandon du Fort au profit de Bourbon, de Sainte-Marie et d'Antongil, mais il y laissa encore une centaine de personnes, dont plus de la moitié était « hors d'état de rendre service ». A son retour des Indes, en décembre 1674, il retrouva Fort-Dauphin abandonné... Une partie des derniers colons venait d'être massacrée en août, les autres avaient pu se sauver et se trouvaient à Mozambique (2).

Les espérances de LOUIS XIV envers Madagascar se terminaient tragiquement. 4 000 hommes environ étaient passés par le Fort depuis 1638, bien peu en étaient revenus. Pourquoi « tant d'argent, d'hommes, de vaisseaux, de sacrifices (3) » ?

COLBERT voulait faire de Fort-Dauphin le point de départ d'une colonie de peuplement ; la Compagnie ne désirait qu'un comptoir et une escale. Ce fut cette hésitation qui fit échouer l'occupation française ; la métropole ne soutint l'entreprise que par intermittence, les colons ne surent pas se comporter comme il convenait vis-à-vis des indigènes et du climat (4).

Et l'intérêt à partir de 1667 se situa surtout ailleurs : aux Antilles d'abord, en Inde avec CARON et MARTIN, en Franche-Comté et dans le nord de la France par la guerre contre l'Espagne puis contre la Hollande... La pièce maîtresse de la France orientale n'existait plus, mais à cinq jours de navigation, Bourbon avait profité de la lente agonie du Fort.

Un peuplement ambigu.

A partir de l'armement de 1665, de retraite plus ou moins forcée, Bourbon devint escale. L'île avait plusieurs atouts, à la convergence des grands frais d'Ouest et des alizés d'Est, elle se trouvait proche du Fort-Dauphin ; elle appartenait en propre à la Compagnie et « la bonté de son air et l'excellence de ses rafraîchissements » étaient déjà célèbres ; en revanche, « le manque de mouillage sûr, la crainte des cyclones » embarrassaient les capitaines (5).

Les arrivants de la flotte de BEAUSSE y trouvèrent PAYEN et son compagnon, « cédant aux ordres du Roy », les deux hommes « vendirent assez bien leurs soins, après quoi, le premier résolut de repasser en France et l'autre s'engagea au service de la « Compagnie » (6) ». Après le départ

(1) A. N. $C_3$1, *Le pays d'Anossy près le Fort-Dauphin par le sieur de La Haye*, 1er août 1671.

(2) MARTIN, *Mémoires...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 429-433, 478-479, 586-593 (s. i.). Et édition de 1931, t. I, p. 305-310, 650-674 (s. i.).
SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire...*, p. 263-388 (s. i.).
PAULIAT, *Louis XIV et la Compagnie des Indes Orientales.*

(3) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 76.

(4) A. N. C_5A_1, pièce 19, *Mémoire sur l'état présent de l'isle Dauphine*, par un membre de l'expédition MONTDEVERGUE, 10 février 1668.
HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies...*, t. VI, p. 81.

(5) CARPEAU DU SAUSSAY, *Voyage de Madagascar...*, p. 75-79 (s. i.).
MARTIN, *Mémoires...*, édition de 1931, t. I, p. 13-14 (s. i.).
SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire...*, p. 85-86 (s. i.).

(6) SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire...*, p. 87 (s. i.).

des bâtiments vers Fort-Dauphin, restèrent dans l'île 18 ou 20 personnes de divers emplois « sous les ordres » d'Étienne REGNAULT, commis de la Compagnie, nommé commandant de Bourbon par la grâce de COLBERT, et les dix Malgaches fugitifs.

Ceux-ci revinrent « sur la parole qu'on leur donna qu'ils ne seraient pas punis (1) ». Cette clémence à leur égard peut les faire considérer comme des « domestiques ».

Sur le plan des principes, l'article XII des « statuts, ordonnances et règlements de la Compagnie », publiés le 26 octobre 1664, réglait l'incertitude : « Il est expressément défendu de vendre aucuns habitans originaires du pays comme esclaves, ni d'en faire trafic sous peine de la vie. Et il est enjoint à tous les Français qui les loueront à leur service de les traiter humainement sans les molester, ni les outrager, à peine de punitions corporelles, s'il y échet (2). »

Une restriction s'impose cependant : notre confiance dans le législateur ne doit pas être aveugle ; en feuilletant les recueils de lois de l'Ancien Régime (3), on a l'impression que certains avantages étaient accordés en bloc, puis retirés dans le détail, ou qu'un principe solennellement posé se trouvait vidé de son contenu dans son application...

Tel apparaît le cas de la législation coloniale. Ce qui s'était passé dans le domaine antillais trente ans auparavant se déroula aux Indes orientales de la même manière (4). Par la nécessité de la main-d'œuvre, la prohibition du XVIe siècle en matière d'esclavage continua de fléchir (5).

MARTIN en 1665 déclare : « Les personnes qui ont donné (qui se sont montrées favorables) pour les établissements de Mascarin ont prétendu que l'on pouvait y cultiver du tabac, de l'indigo et y faire du sucre... à l'égard des moyens, l'on ne peut cultiver ces trois sortes qu'en y employant des esclaves ainsi que l'on pratique aux îles d'Amérique, et, sur ce pied, l'on a envisagé l'île de Madagascar et la côte d'Afrique dont l'on en pouvait tirer quantité (6). »

L'article XII précité était déjà oublié... Mais pourquoi l'avoir inclus dans les statuts de la Compagnie ? Il faut rejeter la thèse humanitaire (7) d'autant plus que l'esclavage était considéré comme « un moyen infaillible et l'unique qu'il y eût, pour inspirer le culte du vrai Dieu (8) ». La raison essentielle semble se trouver dans la disjonction des buts des deux compagnies de 1664 : la Compagnie des Indes occidentales pouvait transporter des esclaves (9), son objectif premier était

(1) MARTIN, *Mémoires...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 442 (s. i.).

(2) DERNIS, *Recueil des Titres, édits..., concernant la Compagnie...*, p. XCI (s. i.) et *in* Gr. Coll., t. IX, p. 416 (s. i.).
BARASSIN, in *L'esclavage à Bourbon avant l'application du Code Noir de 1723*, R. T., 1957, p. 11-59, cite cet article XII ainsi que l'article XXVIII de la Déclaration du Roi du mois d'août. Ce dernier texte dit : « Appartiendra à ladite Compagnie à perpétuité en toute propriété, justice et Seigneurie, toutes les terres... avec tous nos droits de Seigneurie... même le droit d'esclavage et autres droits utiles qui pourraient nous appartenir à cause de la souveraineté desdits pays. »
Comme BARASSIN, nous pensons que cette formule n'autorise pas la Compagnie à faire des esclaves et à organiser la traite. Il s'agit seulement d'une clause de style : la Compagnie étant appelée à régenter en souveraine un pays esclavagiste, elle devait avoir autorité sur tous les sujets du Roi de France qu'ils fussent libres ou esclaves.

(3) Notamment le *Recueil général des anciennes lois françaises*, publié par ISAMBERT.

(4) GASTON-MARTIN, *Histoire de l'esclavage*, p. 6-17.

(5) DUCASSE, *Les négriers ou le trafic des esclaves*, p. 27-30.
LA RONCIÈRE, *Nègres et négriers*, p. 15-16.
RINCHON, *Le trafic négrier*, p. 12.
ZELLER, *Les institutions françaises au XVIe siècle*, p. 21-22.

(6) MARTIN, *Mémoires...*, *in* Gr. Coll., t. IX, p. 447-448 (s. i.).

(7) CHARPENTIER, *Relation...*, p. 75-76 (s. i.).

(8) LABAT, *Voyages aux isles de l'Amérique...*, p. 178-179 (s. i.).

(9) GASTON-MARTIN, *Histoire de l'esclavage*, p. 20.

de favoriser des colonies de peuplement aux Antilles ; la Compagnie des Indes orientales en revanche avait la défense formelle d'en faire le trafic car elle devait se consacrer au commerce avec le Mogol ou la Perse... Partage géographique et partage du travail : la complémentarité des deux compagnies fut plus étroite qu'on a bien voulu le dire.

Les conseils de MARTIN furent suivis, mais conformément aux instructions, la forme fut respectée : en 1669-1670, vingt-deux Malgaches furent importés, pas un seul ne fut appelé esclave, on les désigna par leur lieu d'origine : « du pays d'Anosso, du pays d'Ambolo », ou par la propriété qui les employa : « noirs demeurant en l'habitation de Gille LAUNAY, de Hustache YARD ». Élément important : ils portèrent un prénom et un patronyme (1).

Cependant la situation de ces Malgaches devait être des plus équivoques : ils formaient une classe inférieure, on les appelait « les nègres » et l'on savait déjà en France que cette catégorie d'hommes était vouée aux travaux les plus durs et vendue comme bétail (2).

Outre le témoignage de MARTIN, celui d'Étienne REGNAULT, commandant (3) de l'île de 1665 à 1671, situe la façon générale de penser : « On observera de n'aller faire la traite des nègres en l'isle de Madagascar depuis les Mattatanes jusqu'au cap Saint-Augustin, d'autant que les nègres de ces contrées ont été aguerris par les Français et seraient difficiles à réduire. Ils gâteraient les autres qu'on peut aller traiter à Gallemboulle, à Antongil et autres lieux de la dite isle du costé Nord et Nord-Ouest lesquels sont plus adonnés au travail et estant dépaysés recevraient tous le baptesme et se soumettraient assez facilement (4). »

Durant l'épisode de la France orientale, la petite colonie servit donc d'échelle et d'infirmerie vis-à-vis de Madagascar. Les trois expéditions y laissèrent des malades — soit des passagers, soit des colons du Fort-Dauphin — qui, grâce à la « bonté de l'air », à la viande fraîche (« pourceaux, cabris, bœufs, tourterelles, perdrix, tortues de mer... »), aux fruits « si bons du reste et si sains que l'on en mange impunément dans les grandes maladies », retrouvèrent la santé (5).

Curieuse vie que celle de ces habitants : quelques dizaines d'individus hétéroclites, âgés de 17 à 29 ans, menant la vie de nature dans une île de Robinsons ! Que leur importa en 1669 que l'île devînt l'unique escale de la Compagnie vers les Indes (6)... LA HAYE en 1671 les y trouva si négligents « dans le domaine de l'agriculture » qu'il leur « défendit la chasse, afin de mieux vaquer au labourage et semailles pour fuir l'oisiveté (7) ». En outre, il exprima sa volonté d'instaurer le travail et l'ordre (8) et remplaça REGNAULT par le sieur de LA HURE, un capitaine d'infanterie.

Sous la férule du nouveau commandant, Bourbon commença son rôle d'escale sur la route

(1) BARASSIN, *L'esclavage à Bourbon avant l'application du Code Noir*, p. 20-22. Pour cette remarquable étude, le R. P. BARASSIN s'appuie sur les registres de baptême.
(2) Arrêt du Conseil d'État du 26 août 1670 consacrant officiellement l'esclavage et exonérant de l'impôt de 5 % la traite des nègres en Guinée. Cité *in* LA RONCIÈRE, *Nègres et négriers*, p. 20.
(3) « Commandant » ou « Gouverneur » : les deux termes sont employés concurremment pour les trois premiers chefs de la colonie. Après, seul le mot Gouverneur apparaît.
(4) A. N. $C_3$1 et R. T., t. 1, 2e trimestre 1933, p. 134, *Mémoire de Regnault* (s. i.), rédigé en Inde en 1681 pour les directeurs de la Compagnie en vue de revenir à Bourbon comme Gouverneur.
(5) CARRÉ, *Voyage des Indes Orientales...*, p. 9 (s. i.).
DELLON, *Relation d'un voyage...*, p. 12-14 (s. i.).
DUBOIS, *Les voyages...*, p. 18-22 (s. i.).
(6) Madagascar est alors rétrocédée au Roi, voir p. 27.
(7) BOYER, *Journal...*, *in* LOUGNON, *Voyages anciens à l'île Bourbon*, p. 105 (s. i.).
BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 100-101.
(8) HERMANN, *Colonisation de l'île Bourbon*, p. 54.

des Indes. Son gouvernement, fantaisiste et brutal, eut pour résultat le mécontentement de la population : des « Français ne pouvant souffrir cette tyrannie ont fui dans les montagnes avec des noirs que l'on appelle Madagaches (1) ». Cette entente cordiale imposée par d'impérieuses circonstances impliquerait que noirs et blancs faisaient bon ménage : des Français qui avaient épousé des Malgaches, « du fait de la pénurie de femmes blanches » (elles n'étaient que cinq pour une trentaine de colons) devaient se sentir portés à l'assistance à l'égard des noirs dont plusieurs étaient leurs alliés...

En 1672, CARON repassant en France fit escale et laissa « 15 prisonniers noirs de Saint-Thomé » : ce furent les premiers Indiens qui débarquèrent dans l'île, peut-être était-ce le résultat des désirs de REGNAULT qui en voulait « quelques-uns d'instruits dans quelque métier (2) ». Cette arrivée doit être soulignée : après les Malgaches, les Indiens : à partir de cette date on trouve à l'état d'ébauche la politique de peuplement de la Compagnie vis-à-vis de Bourbon.

La régularisation.

En 1674, le retour des Indes de Jacob de LA HAYE termina le temps des ambiguïtés. L'amiral arrêta LA HURE, nomma à sa place le sieur d'ORGERET, amnistia « ceux qui s'étaient retirés dans les montagnes » et surtout « donna » une ordonnance en 25 articles (3).

Les colons devaient se remettre au travail (art. 1 à 7 et 12 à 19), respecter le monopole de la Compagnie pour le commerce avec l'extérieur (art. 8 à 11), se réunir « en assemblées » pour « avertir des caballes, pratiques et malversations contre le service » (art. 24)... Mais à côté de ces prescriptions fort raisonnables, l'article 20 réglait les relations interraciales : « deffense aux Français d'épouser des négresses, cela dégoûterait les noirs du service et deffense aux noirs d'épouser des blanches : c'est une confusion à éviter ».

C'était le premier texte officiel qui différenciait les deux communautés : d'un côté 58 noirs (43 Malgaches et 15 Indiens), de l'autre 62 blancs (et 8 enfants métis).

Le rapport d'un lieutenant de vaisseau qui faisait partie de la suite du vice-roy complète l'information, il écrit : « Les colons demandaient des femmes, la plupart ayant été contraints d'épouser des négresses, leurs esclaves... (4) ». Le mot « esclave » apparaissait pour la première fois pour décrire les noirs.

Par son intention de remettre de l'ordre dans les activités domestiques de l'île, Jacob de LA HAYE séparait pour longtemps blancs et noirs... Reconnaissons-lui la franchise du militaire.

Le temps des équivoques était clos. La Compagnie dix ans auparavant s'était engagée à traiter les « originaires » de Madagascar avec « Humanité, Tendresse », et « en leur rendant la Justice sans acception de personne (5) ». Les vues colonisatrices dans le cadre de la France orientale avaient complètement échoué.

L'originalité des rapports entre Madagascar, les Indes et les Mascareignes au XVIIIe siècle allait être le contrecoup de ce pitoyable ratage.

(1) A. N. B_{45}, f° 356-360, *Journal du* Breton (1671).
(2) A. N. $C_{3}1$ et R. T., t. 1, 2e trimestre 1933, p. 134, *Mémoire de Regnault* (s. i.).
(3) A. N. $F_{3}208$, f° 17 à 20, *Ordonnance pour l'isle Bourbon donnée de par le Roy par Jacob de La Haye, lieutenant général des armées du Roy, admiral, Gouverneur et son lieutenant général dans toute l'étendue des mers et pays orientaux de son obéissance,* 1er décembre 1674.
(4) A. N. $C_{3}1$, *Rapport du sieur de Ricous,* 17 décembre 1680.
(5) CHARPENTIER, *Relation...,* p. 76-77 (s. i.).

IV. UNE ILE DÉLAISSÉE (1674-1703)

Pendant près de trente ans Bourbon allait végéter, dix bateaux seulement venant de France y relâchèrent ; dans le sens inverse, vingt revenant de l'Inde s'arrêtèrent (1). L'île devenait peu à peu l'escale habituelle au retour ; elle n'intéressait cependant plus la Compagnie puisque le Fort-Dauphin avait disparu. D'autres causes expliquent la désaffection, la situation financière catastrophique de la Compagnie (2), les guerres de la fin du règne de LOUIS XIV (de Hollande, 1672-1678 ; de la ligue d'Augsbourg, 1689-1697 ; vers celle de la succession d'Espagne qui commence en 1703) firent délaisser cette possession.

Par le nombre raréfié des bateaux, la population se développa au ralenti,

1674 : 58 esclaves et 70 « libres »
1704 : 311 esclaves et 423 « libres » (3).

Les rapports entre esclaves et blancs se fixèrent définitivement. Un microcosme découvrant l'asservissement, telle est la caractéristique de l'île durant la période.

De la domesticité à la servitude.

L'annonce du désastre de Fort-Dauphin puis l'arrivée d'une vingtaine de rescapés en mai 1676 cristallisèrent les rancœurs. La mentalité des noirs à l'égard des blancs avait changé par l'ordonnance de LA HAYE ; les domestiques devinrent des rebelles et un danger permanent pour la colonie. Sous ORGERET, gouverneur de 1674 à 1678, « par trois ou quatre fois différentes », ils tentèrent de massacrer les Français « avec cette exception qu'ils voulaient se réserver les femmes... ».

Nouvelle révolte sous FLEURIMONT, gouverneur de 1678 à 1780 ; tentative d'insurrection sous BERNARDIN (capucin faisant fonction de gouverneur de 1680 à 1686), battues contre « les nègres des montagnes » en 1694, en 1701 (4)... Les exemples de « marronnage » furent nombreux ; ils indiquent l'atmosphère de suspicion réciproque. Brutalité dans la répression aussi : sous le gouvernement de DROUILLARD (1686-1689), on brûla les cases des noirs ; avec VAUBOULON (1689-1690), on condamna les mutins « au fouet et à la fleur de lys et en cas de récidive à être pendus et étranglés jusqu'à ce que mort s'ensuive ».

(1) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 110-258.
(2) KAEPPELIN, *La Compagnie des Indes Orientales*, p. 130-422.
(3) « Libres » à savoir des Français, et quelques Hollandais, Portugais et métis.
SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 15, pour 1674.
BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 263, pour 1704.
(4) A. N. C31, *Mémoire du R. P. Bernardin*, 1687, et *in* R. T., t. 4, 2e trimestre 1939, p. 60 (s. i.).
BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 122, 123, 129, 214, 250.

Les temps avaient changé, la cohabitation pacifique était terminée.

Les registres paroissiaux s'adaptèrent au changement de la situation ; Étienne LAMBOUTIQUI et sa femme furent dits « noirs de M. LAUNAY » (juin 1688), Joseph AMBOSSE et Marie MILEF « sont au service de MM. les habitants de Saint-Paul qui les ont achetés » (septembre 1688) ; en mai 1687, le Très Révérend Père DOMINGUE de LA CONCEPTION vendit à Gaspard LAUTRET « un esclave âgé de 12 ans, du nom de François ».

Ainsi, non seulement les noirs désormais appartenaient à leurs maîtres, ce qui aurait pu s'entendre à la rigueur au sens large, mais ils étaient sujets de négoce. Les « serviteurs », les « domestiques » introduits dans l'île étaient devenus propriété des blancs (1) !

VAUBOULON, dans ses instructions, ne devait-il pas « faire un recensement exact de tous les habitants, distingués par familles, par tête, sexe et âge, ensemble leurs bestiaux, esclaves et armes pour l'envoyer après son arrivée (2) » ? Ce texte officiel, écrit à Paris en 1689, fut le premier d'une série qui n'allait s'arrêter qu'au XIXe siècle.

La mutation correspond aux premiers vrais essais de culture : « La canne à sucre y croît d'une grosseur extraordinaire... ils font du tabac qui est bon à débitter..., de la cire..., deux millions d'aloès et en pourront cultiver davantage ; ils ont aussi du benjoin, de la gomme... le plus beau et le meilleur cotton qu'il y ait (3). »

Le négoce des nègres.

La traite apparut. En 1697, vingt et un « esclaves » furent importés « adultes de 14 à 15 ans », « jeunes enfants »... Ils venaient de la côte d'Afrique et de Madagascar. Le gouverneur LA COUR de LA SAULAIE (1698-1701) se fit tout simplement négrier ; il tenta non seulement d'organiser des voyages interlopes en vue de s'approvisionner en esclaves mais encore il s'aboucha avec les forbans pour faire la traite à Madagascar (4).

Depuis 1687, l'île était fréquentée par les pirates installés à Madagascar ; ils y venaient pour obtenir des rafraîchissements, pour se délasser et aussi pour se débarrasser des compagnons importuns. En échange, ils apportaient des esclaves et de l'or « d'iniquité (5) ». Une quinzaine de « vaisseaux forbans » au moins hantèrent Bourbon en trente ans ; les habitants les craignaient mais l'entente se faisait rapidement. En juin 1702, un vaisseau anglais et deux petits navires écossais avaient jeté l'ancre en baie de Saint-Paul, le gouverneur VILLERS avait mis les colons sur le pied de guerre pour résister à une invasion éventuelle et avait refusé de ravitailler les bâtiments ; les Écossais offrirent alors « de vendre quelques marchandises ainsi que quelques nègres ». Comme l'écrit VILLERS : « Les habitants me présentèrent une requête par laquelle ils me représentèrent le besoin où ils étaient de noirs pour la culture de leurs terres, la Compagnie ne leur ayant point

(1) BARASSIN, *L'esclavage à Bourbon avant l'application du Code Noir*, p. 21-27. Dans A. N. $C_3 1$, *Suite du journal de l'isle suivant ce qui s'y est passé*, le 20 août 1690, une « négresse » se marie avec « un des nègres de Monsieur le Gouverneur ». Le 4 septembre, « le Gouverneur fait fouetter un nègre et une négresse et les renvoie chez leurs maîtres ».
Peut-être le Code Noir de 1685 pour les Antilles a servi de catalyseur au revirement des colons de Bourbon... Le terrain était prêt pour le début de la colonisation.

(2) A. N. $C_3 1$, *Instructions du sieur Hubert de Vauboulon*, 20 mars 1689.

(3) A. N. $C_3 1$, *Projet pour maintenir et augmenter la colonie de l'isle Bourbon* (anonyme), 1690.

(4) A. N. $C_3 1$, *Extrait de la lettre écrite à la Compagnie par M. Bazin*, 7 juin 1700.
B. N. N. A. F., n° 9343, f° 88, *Les Directeurs de la Compagnie au Ministre*, 13 juin 1700.

(5) DESCHAMPS, *Les pirates à Madagascar*, p. 137-138.

envoyé depuis qu'ils habitaient l'île, je me trouvai obligé de permettre la vente desdits noirs... ils en vendirent seize (1). »

Les « gentilshommes de fortune » furent les précurseurs du trafic servile vers les Mascareignes (2). Après chacun de leurs passages, les registres de baptêmes de Saint-Paul (3) attestaient que les nouveaux esclaves étaient entrés dans l'Église Catholique Apostolique et Romaine. Ces détails troubles prennent toute leur signification quand on s'intéresse de près à la population libre ou, comme dit LEGUAT, aux « étranges bêtes » de l'île : « Des harpagons, des grapignans, des orgons, des mairotins, des mascarilles, métaphrastes, trissotins, pots en ville, ajoutez à cela des dragons, des escobars, des rats de cave et des rats de greniers (4). » Ces colons étaient gens rudes qui, oubliés par la métropole, essayaient de bien vivre ; jeux d'argent avec les pirates ou chasse à la tortue étaient préférés aux travaux des champs. « Plus remplis de toute sorte de brutalités que le pape n'a de sciences », ivrognes et « paresseux comme des chiens (5) », ils n'hésitaient pas à se révolter contre leurs chefs, ainsi pour VAUBOULON qu'ils arrêtèrent en 1690, pour FIRELIN qui fut obligé de se réfugier dans les montagnes en 1694. Les gouverneurs eux-mêmes, venus dans l'île avec l'espoir de faire une fortune rapide, étaient plus rançonneurs, affairistes et honnêtes jouisseurs que représentants du Roi.

Age ingrat d'une jeune colonie... Le décor est planté, les acteurs sont arrivés. Le XVIIIe siècle esclavagiste des isles de France et de Bourbon peut débuter.

A partir de 1704, les pièces d'archives concernant les esclaves et la traite sont si nombreuses et si variées que l'étude chronologique des faits doit laisser la place à une autre méthode d'investigation.

Le procédé « pointilliste » employé pour décrire la mise en place du système esclavagiste ne répond plus à la multitude qui va déferler sur les îles.

(1) A. N. $C_3 2$, *Journal de l'isle Bourbon*, du 17 juin 1702 au 25 mars 1704.
FEUILLEY, *Mémoire*, *in* R. T., t. 4, 2e trimestre 1939, p. 102 (s. i.).
(2) Leurs actions à Madagascar seront étudiées ultérieurement.
(3) Nous ne possédons pas d'archives pour Saint-Denis et Sainte-Suzanne.
(4) A. N. $C_3 1$, *Extrait du voyage et des aventures de Fr. Leguat et de ses compagnons*, s. d.
(5) Mémoire de DROUILLARD, cité *in* BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 158-159.

PREMIÈRE PARTIE

LES CADRES DE LA TRAITE

Trois éléments principalement aident à cerner le commerce des esclaves au XVIIIe siècle.

Ils furent politique, économique et maritime.

Le cadre politique (chapitre I) analysera succinctement les îles de France et de Bourbon vis-à-vis des mutations de la métropole : monopole, fin de celui-ci, Révolution, guerres...

Le cadre économique (chapitre II) décrira l'activité des îles. Ici le terme économique aura l'acception du XVIIIe siècle : « qui concerne l'administration d'une maison ». Nous nous appuierons sur un ensemble statistique pour examiner le besoin en main-d'œuvre pour le café, ou la canne à sucre ou les constructions... de cette « maison ».

Le cadre maritime (chapitre III) terminera ce tableau général. Il sera le plus important, car sans bateaux, sans la connaissance des vents, des routes, rien n'aurait pu exister dans cette région du monde si éloignée du Royaume.

CHAPITRE PREMIER

LE CADRE POLITIQUE

Il est banal d'énoncer que la traite des esclaves a dépendu des facteurs politiques ; décisions d'occuper les îles, ordonnances royales créant des structures administratives, luttes contre les Anglais : tout cela a joué. Cependant ces faits n'ont pour nous qu'un rôle conducteur, ils ne sont pas « l'histoire de la traite ». Ils forment le contour dans lequel se placera notre étude.

Pour être plus bref, nous avons choisi le système du tableau chronologique (1).

Quatre périodes se distinguent :

— Le temps de la Compagnie des Indes.
— Le Gouvernement royal.
— Les Assemblées coloniales.
— Le Consulat et l'Empire.

I. LE TEMPS DE LA COMPAGNIE DES INDES (1664-1764)

Pour les colons de Bourbon auxquels s'ajoutèrent bientôt ceux de l'île de France, la société parisienne resta toujours « la Compagnie » qui eut le monopole pour l'importation des marchandises ou des esclaves et pour l'exportation des produits tropicaux.

En réalité, il y eut trois Compagnies successives qui intéressèrent les Mascareignes en un siècle (1664-1764).

Comment les définir ? Par leur activité commerciale, elles entrèrent dans le cadre juridique des manufactures royales mais par leur activité proprement colonisatrice, qui aurait dû normalement relever de la Couronne, elles trouvèrent aussi leur expression juridique dans les cadres féodaux, de la concession en fief d'une seigneurie (2).

Cette dualité peut résumer toute leur histoire.

(1) Nous avons suivi la méthode des ouvrages de la Nouvelle Clio, notamment dans cette collection : MANDROU, *La France aux XVII*e *et XVIII*e *siècles*, deuxième partie, Tableaux chronologiques, p. 31-57.
(2) Voir la pénétrante analyse de BORELLA in *La Compagnie des Indes à l'île Bourbon* p. 28-31.

1. — La Compagnie de 1664.

1664. 1er septembre. Enregistrement par le Parlement de Paris des lettres patentes créant la Compagnie des Indes orientales.
1665. juillet. Bourbon en recevant son premier commandant, REGNAULT, entre dans la dépendance de la Compagnie.
1683. septembre. SEIGNELAY, successeur de COLBERT au Secrétariat d'État à la Marine, décide la réorganisation de la Compagnie.

2. — La Compagnie de 1685.

1685, février. Par Déclaration du Roi, les privilèges et droits accordés à la Compagnie de 1664 sont transférés à la nouvelle Compagnie des Indes orientales. Un nouveau capital est constitué. L'administration est confiée à douze directeurs choisis par le Roi.
1685, mars. Promulgation du Code Noir pour les îles d'Amérique « pour assurer la conservation des esclaves et le ... repos des peuples qui sont fatigués et même la plupart ruinés par le vol et le pillage qu'ils souffrent des esclaves... ».
1709, 27 août. Arrêté du Ministre de la Marine qui interdit l'entrée de toute étoffe des Indes. Après l'interdiction pour les toiles peintes en 1686 et celle pour les soieries en 1702, cette dernière prohibition condamne l'essentiel du commerce de la Compagnie.
1711, mars. A Bourbon, par édit royal, l'autorité du Gouverneur seul doit laisser place à celle d'un Conseil provincial dont la fonction principale est de rendre la justice, mais qui exerce aussi le conseil administratif et même le pouvoir législatif. Ce Conseil, qui comprend six conseillers, le Procureur du Roi, un greffier, est cependant présidé par le Gouverneur.
1712, juillet. Après plusieurs essais réussis depuis 1706, les directeurs consentent à céder à la société CROZAT de Saint-Malo le privilège de la Compagnie pour les trois ans qu'elle a encore à jouir du monopole, c'est-à-dire jusqu'en mars 1715. Le droit est de 15 % sur la vente des cargaisons et de 10 % sur les prises. Il faut éviter une faillite retentissante qui rejaillirait sur le Gouvernement royal.
1714, septembre. Renouvellement du privilège de la Compagnie pour dix ans.
1714, décembre. Renouvellement du contrat pour le même temps avec les Malouins.
1715, 20 septembre. Sur les instructions de PONTCHARTRAIN, secrétaire d'État à la Marine, qui craint pour la sécurité de Bourbon, Guillaume DUFRESNE d'ARSEL, commandant du *Chasseur*, prend possession « au nom du Roi de l'île de France, ci-devant île Maurice ».
1717, janvier. Le Conseil de Marine décide la promotion du garde-magasin de Bourbon au rang de lieutenant et la création d'un poste de major.
1717, 23 août. Création par LAW de la Compagnie d'Occident (pour la Louisiane).
1719, janvier. La Compagnie du Sénégal est incorporée à la Compagnie d'Occident.

3. — La Compagnie de 1719.

1719, mai. Toutes les compagnies coloniales sont réunies par l'Édit de Réunion. A la Compagnie d'Occident s'ajoutent ainsi la Compagnie de Chine et la Compagnie des Indes orientales. La nouvelle administration prend le nom de Compagnie perpétuelle des Indes.

1721, 2 avril. L'île de France est cédée par le Roi à la nouvelle Compagnie.

1721, 23 septembre. Au nom de la Compagnie, GARNIER DU FOUGERAY procède à une nouvelle prise de possession de l'île de France. Un établissement est organisé. L'île est placée sous la juridiction du Conseil provincial de Bourbon. Un simple Conseil provisoire s'occupe des affaires courantes.

1722, avril. Arrivée de France du commandant de l'île, MAUPIN, et du personnel à l'île de France.

1723. Faillite du système de LAW. La Compagnie des Indes commence alors sa vie propre. Jusqu'en 1767, elle va diriger les Mascareignes : son évolution générale jusqu'à cette date montre un contrôle croissant du Gouvernement royal et singulièrement du Contrôleur général des Finances, en même temps qu'une mise au second rang des actionnaires.

Présentons-la succinctement.

Elle est dirigée par trois sortes de personnes ; les commissaires du Roi, hauts fonctionnaires qui assurent le contrôle permanent du Gouvernement et qui définissent la politique générale ; les directeurs nommés par le Roi parmi les actionnaires importants ; les syndics, choisis par l'Assemblée des actionnaires et chargés de contrôler la gestion.

Les Assemblées d'Administration, réunies tous les jours, qui groupent les directeurs et les syndics, assurent son fonctionnement ; on y prend connaissance des affaires courantes, on y répond. Toutes les semaines, les commissaires du Roi assistent à une de ces assemblées et tous les mois, le Contrôleur général vient prendre connaissance des affaires importantes.

Comme le dit si bien WEBER : « Héritière des règles et des traditions de la Compagnie de COLBERT à laquelle celui-ci avait composé l'esprit méthodique du grand règne, elle l'était aussi des procédés de travail fiévreux et brouillons du Système, de la Banque et de l'Occident, et elle garda de cette double origine un caractère fort curieux fait d'ordre et de désordre, de grandeur et de petitesse (1). »

1723, novembre. Le Conseil provincial de Bourbon devient Conseil supérieur. Par le même édit, le Conseil provisoire de l'île de France devient Conseil provincial : il est toujours subordonné à celui de Bourbon.

1723, décembre. Le Code Noir subit une refonte à l'usage spécial des Mascareignes. L'édit est enregistré à Bourbon le 18 septembre 1724.

1725, juin. La Compagnie est confirmée par édit du Roi dans la possession de ses monopoles. Elle est proclamée déchargée de toutes les opérations passées.

1725, septembre. LENOIR est nommé Commandant général des établissements français en Inde avec résidence à Pondichéry.

1726. La Compagnie décide que les Mascareignes ne formeront plus qu'un gouvernement sous l'autorité d'un Gouverneur général unique qui devra résider six mois dans chaque île.

1727, juillet. Arrivée de DUMAS (Pierre-Benoît) comme Directeur général du commerce aux îles et Président du Conseil supérieur. La décision de 1726 reçoit son application en novembre 1730 : comme Gouverneur général, DUMAS a maintenant le droit de commander les troupes.

1727, 31 décembre. Par une lettre de la Compagnie au Conseil supérieur de Bourbon, la supériorité de LENOIR et par conséquent du Conseil de Pondichéry est formellement établie.

1728. Les îles sont libérées de la tutelle de Pondichéry.

1732, 17 novembre. Par lettre de la Compagnie, le Conseil provincial de l'île de France reçoit le droit de donner des instructions aux vaisseaux sans passer par Bourbon.

(1) WEBER, *La Compagnie française des Indes*, p. 424.

1734, novembre. Le Conseil provincial de l'île de France est remplacé par un Conseil supérieur jugeant en dernier ressort et ainsi égal à celui de Bourbon.

1735. Arrivée de LA BOURDONNAIS comme Gouverneur général des îles. Il décide qu'en matière administrative, le Conseil de l'île où il résidera l'emportera sur celui de l'autre ; comme il passe la majeure partie de son temps à l'île de France, celle-ci devient le siège du Gouvernement des îles.

1740. Début de la guerre de succession d'Autriche.

1741. DUPLEIX devient Gouverneur des établissements français dans l'Inde.

1741, 27 juin. La Compagnie autorise le Gouverneur général « à donner la liberté à l'habitant de se procurer par lui-même en payant des droits d'entrée les marchandises propres à son usage, et d'envoyer traiter pour son compte des noirs à Madagascar et à Mozambique, ou d'en acheter dans l'Inde... ».

1742, janvier. « La liberté du commerce, tant dans l'Inde qu'en Europe, aux îles de France et de Bourbon, est accordée à tous les particuliers pour le terme de six années consécutives... »

Pratiquement, la liberté du commerce apparaît illusoire puisque personne ne possède de bateaux pour l'assurer.

Depuis des décennies, la Compagnie assure seule les voyages en Inde, aucun armateur n'est prêt à faire face à cette charge. La Compagnie agit de deux manières ; d'une part, comme particulier en louant ses navires à qui voudrait les utiliser, d'autre part en seigneur suzerain en fixant un droit d'entrée dans ses comptoirs sur les marchandises importées. Les Anglais sillonnent les mers et font de multiples prises. Dans ces conditions, c'est un placement redoutablement aléatoire que l'armement des navires pour les Indes. Les marchandises font encore plus défaut. Les habitants protestent et demandent le retour à l'état de chose antérieur.

1744. Prise de possession des Seychelles au nom du Roi.

1746, 30 mars. La Compagnie supprime la liberté du commerce. Elle rétablit « les choses sur le pied où elles étaient en 1740, vu les plaintes que cette liberté de commerce a occasionnées ».

1748. Fin de la guerre de succession d'Autriche (paix d'Aix-la-Chapelle).

1748, juin. Dernier remaniement dans l'organisation de la Compagnie.

1750. DUPLEIX prend le titre de Nabab du Decan.

1750. Une petite colonie permanente s'installe à l'île Rodrigues.

1751, janvier. Capitulation de LALLY TOLLENDAL à Pondichéry.

1756. Début de la guerre de Sept Ans.

1763. Fin de la guerre de Sept Ans. Perte des territoires français de l'Inde sauf cinq villes : Pondichéry, Chandernagor, Karikal, Mahé, Yanaon (traité de Paris).

1764, août. La Compagnie des Indes ruinée par la guerre de Sept Ans rétrocède au Roi les Mascareignes (1).

(1) Pour l'ensemble de la période :

B. N. N. A. F., nº 9341, *Mémoire sur l'établissement des Seychelles*, 14 juin 1772.
DERNIS, *Recueil ou collection des titres...*, t. 4, p. XXXJ-XXXIJ (s. i.).
BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*.
BORELLA, *La Compagnie des Indes à l'île Bourbon*.
DUPON, *Recueil de documents pour servir à l'histoire de Rodrigues*, p. 6-7.

(*suite de la note, page 41*.)

II. LE GOUVERNEMENT ROYAL (1767-1790)

1766, 25 septembre. Ordonnance du Roi qui confie le gouvernement des îles à un Gouverneur, Lieutenant général, à la fois chef militaire et représentant de l'autorité royale. Il est assisté pour les affaires de justice, de police et de finances par un Intendant général.

Ces deux personnages résident à l'île de France. A Bourbon, ils sont représentés, l'un par un Gouverneur particulier, l'autre par un Intendant-Ordonnateur.

Les Conseils supérieurs des deux îles n'ont plus aucune fonction administrative ou législative.

1766, 29 novembre. Par ordonnance, le commerce d'Inde en Inde est permis à tout particulier.

1767, 14 juillet. Rétrocession effective par l'entrée en fonction de DUMAS (Jean-Daniel) comme Gouverneur, Lieutenant général des îles, et de POIVRE, comme « Commissaire général de la Marine, Ordonnateur aux îles de France et de Bourbon faisant fonction d'Intendant ».

Les Mascareignes sont maintenant colonies de la Couronne.

1769, 13 août. Par ordonnance, le privilège de commerce de la Compagnie des Indes est suspendu.

1785. L'île de France reçoit le siège du Gouvernement général de tous les établissements français au-delà du cap de Bonne-Espérance, Inde comprise. Elle va le garder jusqu'en 1810, sauf de 1787 à 1789 où de nouveau les îles et l'Inde sont séparées.

1785, 14 avril. Arrêt du Conseil du Roi qui rétablit la Compagnie des Indes (Compagnie dite de CALONNE). Comme les précédentes, elle a le monopole du commerce avec les Indes, mais en revanche ne reçoit pas le droit de souveraineté sur les pays concédés.

Les Mascareignes restent étrangères à son monopole. Les particuliers conservent le droit de négocier avec les îles.

1788. Les cinq villes de l'Inde sont occupées par les Anglais [1].

KAEPPELIN, *La Compagnie des Indes Orientales...*
Les escales françaises sur la route de l'Inde.
LOUGNON, *L'île Bourbon pendant la Régence.*
NAPAL, *Les constitutions de l'île Maurice*, p. 23-30.
SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 18-29.
WEBER, *La Compagnie française des Indes.*

(1) Pour cette deuxième partie :
A. D. Nantes, C 749, *Des colons de l'île de France au Gouverneur général des îles et à l'Intendant*, 3 septembre 1788.
DELALEU, *Code des îles de France et de Bourbon*, préambule (s. i.).
BRUSSILOWSKY, *Histoire de l'île Maurice*, p. 297-298.
CONAN, *La dernière Compagnie française des Indes*, p. 59-62.
TOUSSAINT, *L'administration française de l'île Maurice et ses Archives*, p. 19, 21-24.

III. LES ASSEMBLÉES COLONIALES (1790-1803)

1790, 31 janvier. Un navire apporte à l'île de France les nouvelles de Paris. L'effervescence révolutionnaire est immédiate.

L'organisation politique et administrative des îles pendant la période révolutionnaire est des plus changeantes. En principe, les administrateurs nommés par la Métropole gouvernent toujours mais leurs pouvoirs sont de plus en plus réduits.

1790, 3 avril. Par décret, l'Assemblée nationale décide que « le commerce de l'Inde, au-delà du cap de Bonne-Espérance est libre pour tous les Français ». Ce décret supprime ainsi le privilège de la Compagnie CALONNE.

1790, 27 avril. Réunion à Port-Louis d'une « Assemblée générale » élue. Elle s'octroie tous les pouvoirs législatifs.

Le système dans son ensemble demeure en vigueur jusqu'en 1803. On compte quatorze assemblées ou législatures de 1790 à 1803.

1790, mai-juin. Formation des clubs : « des amis de la Constitution », « des jacobins », « des sans-culottes ».

L'Assemblée générale prend le nom d'Assemblée coloniale.

1790, novembre. Le comte de MAC NEMARA, commandant les forces navales au-delà du cap de Bonne-Espérance en relâche à l'île de France, réputé contre-révolutionnaire est mis à mort par la populace de Port-Louis. Les jacobins désormais ont toute liberté politique.

1791, 21 avril. L'Assemblée coloniale vote une constitution coloniale. Le Gouverneur lui est subordonné et n'a qu'un pouvoir exécutif.

1793, 19 mars. Par décret, Bourbon est appelée la Réunion.

1793, juin. Coalition européenne contre la France. Les vaisseaux anglais et hollandais essaient de bloquer les Indes orientales. Les îles arrivent à s'approvisionner par les prises des corsaires.

1794, 4 février. Décret abolissant l'esclavage (16 pluviôse an II).

1795. Le Cap est occupé par les Anglais (jusqu'en 1802).

1796, juin. BACO et BRUNEL, commissaires de la République viennent faire respecter le décret de pluviôse. Ils doivent rembarquer sans résultat.

1802, mars. Paix générale signée à Amiens.

IV. LE CONSULAT ET L'EMPIRE (1803-1810)

1803, 2 février. Par arrêté du Premier consul, « les îles de France et de La Réunion et dépendances » sont régies par trois magistrats : un Capitaine général qui a « tous les pouvoirs ci-devant attribués aux Gouverneurs généraux des Colonies », un Préfet colonial qui a « tout ce qui était ci-devant attribué aux Intendants-Ordonnateurs » et un Commissaire de Justice.

1803, 24 mars. Les Assemblées coloniales sont supprimées. La nouvelle organisation administrative est une restauration de l'Ancien Régime.

1803, 18 mai. La guerre reprend.

1803, décembre. Arrivée au Port-Louis du capitaine général DECAEN. « Sa mission est une mission d'observation sous les rapports politiques et militaires avec le peu de force qu'il réunit et une simple occupation de comptoirs pour notre commerce. »

1806, 20 janvier. Les Anglais occupent définitivement Le Cap.

1807. Lord MINTO est nommé Gouverneur général de l'Inde anglaise. Son programme comprend la prise des Mascareignes.

1809, 2 février. La Réunion par décret impérial devient l'île Bonaparte.

1809, mai. Rodrigues est occupée par les Anglais.

1810, juillet. Prise de Saint-Denis par le lieutenant-colonel KEATING et capitulation de l'île Bonaparte.

1810, 3 décembre. Prise de l'île de France sous les ordres du vice-amiral Albemarle BERTIE, « Commander in Chief of His Britannic Majesty's Ships, and vessels employed at the Cape of Good Hope, and the Seas Adjacent [1] ».

La capitulation stipule que les troupes françaises ne sont pas prisonnières de guerre (art. 1) (The troops... shall not be considered as prisoners of war). Les habitants conservent leurs propriétés (art. 7), « leur religion, coutumes et loix » (art. 8) [2].

(1) Pour la Révolution et l'Empire :

A. D. Caen, P. D. 40, *Décret de Napoléon au sujet de la Réunion*, 2 février 1809. — P. D. 78, f° 78, *Mission du Capitaine général*, 11 nivôse an XI.

AZEMA, *Histoire de l'île Bourbon...*, p. 179-197.

HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies françaises...*, t. VI, p. 371-417.

NAPAL, *Les constitutions de l'île Maurice*, p. 30-78.

SAINTOYANT, *Histoire de la colonisation française pendant la Révolution*, p. 325-347.

SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 40-53.

TOUSSAINT, *L'administration française de l'île Maurice et ses Archives*, p. 21-24, 106-107.

(2) P. R. O., C. O. 167/4, *Acte de capitulation de l'île de France*, 3 décembre 1810. 10 articles et 7 articles additionnels.

CHAPITRE II

LE CADRE ÉCONOMIQUE

I. ESSAI STATISTIQUE

Depuis les premiers travaux des années 30 décrivant l'esclavage dans les colonies françaises au XVIIIe siècle, on a constamment écrit qu'il était vain de supputer le chiffre des esclaves importés.

On l'a écrit avec raison. Le domaine antillais fut bien trop vaste, bien trop complexe pour que l'on se risquât à dénombrer avec précision les arrivées serviles (1).

L'océan Indien a été oublié par les historiens. Il n'existe aucun ouvrage le concernant qui soit comparable à ceux de GASTON-MARTIN, LA RONCIÈRE, RINCHON, ou plus récemment à ceux de GODECHOT et de MAURO (2).

Si une masse impressionnante de travaux a été éditée sur les deux îles, aucun de ceux-ci n'est consacré à la traite (3). L'intérêt s'est porté sur la civilisation créole, sur la Compagnie des Indes ou sur l'histoire politique.

A première vue, la volonté de déterminer le nombre des esclaves arrivés aux îles de France et de Bourbon apparaît bien comme une gageure. Pourtant, l'entreprise a pu être tentée grâce à l'abondance et à la diversité des renseignements recueillis. Les Mascareignes étaient plus isolées, moins peuplées que les Antilles ; les lieux où l'on venait s'approvisionner en esclaves étaient bien définis.

Dans un premier paragraphe sera noté le matériel pour construire le profil et dans un deuxième paragraphe prendront place le profil et les méthodes qui ont permis sa réalisation.

A. — LE MATÉRIEL POUR CONSTRUIRE LE PROFIL

Deux parties se séparent nettement par la qualité des sources et des travaux :

(1) des origines jusqu'en 1767,

(2) de 1767 jusqu'en 1810.

1767 est la date charnière car existent à partir de là des renseignements statistiques suivis qui servent de support.

(1) Par exemple, GASTON-MARTIN, *Histoire de l'esclavage*, p. 25-26 et p. 139-140.
(2) Il en a été de même du côté anglais, voir ALPERS, *The east African slave trade*, p. 3.
(3) Seule la thèse d'Université de NOËL, *L'esclavage à l'île de France pendant l'occupation française*, étudie d'une manière incidente la traite.

Jusqu'en 1767.

Les estimations de La Bourdonnais (s. i.), Alpers, Barassin, Lougnon et Napal, ont d'abord servi, puis la correspondance des administrateurs des îles avec la France a complété l'information.

Quatre périodes définies par les renseignements apparaissent :

(a) *Des origines jusqu'en 1714.*

Barassin dans *Bourbon des origines jusqu'en 1714* et dans *L'esclavage à Bourbon avant l'application du Code Noir de 1723, in* R. T., 1957, n° 2, p. 11, indique grâce aux journaux de bord mais surtout grâce aux registres de baptêmes (païens, les nouveaux esclaves étaient baptisés) les arrivées d'esclaves.

Éléments sporadiques dans :

— A. N. $C_3$2, *Journal de l'île Bourbon,* par son gouverneur de Villers, 12 mars 1703.
— B. N. N. A. F., n° 9343, *Les directeurs de la Compagnie au Ministre,* 13 juin 1700.
— Feuilley, *Journal* et *Mémoire* sur l'île Bourbon, 1704, *in* R. T., t. 4, 2e trimestre 1939, p. 4 et p. 102 (s. i.).
— Defos du Rau, *L'île de la Réunion,* p. 136-137.
— Lougnon, *L'île Bourbon pendant la Régence,* p. 105.

soit : **1 000 esclaves environ.**

(b) *1715-1726.*

L'ouvrage de base : Lougnon, *L'île Bourbon pendant la Régence* ; nombreuses références dont : p. 105, 178, 179, 212, 241, 283, 303, 325, 327, 339. Lougnon dépasse avec raison la date de 1723, fin de la Régence.

Renseignements complémentaires dans :

— A. N. $C_3$4, *Mémoire anonyme sur l'île Bourbon,* 1722.
A. N. $C_3$4, Desforges-Boucher (*garde-magasin à Bourbon*) *à la Compagnie,* 23 novembre 1723.
A. N. $C_4$1, *Rapport de Lenoir* (*gouverneur de Pondichéry*) *pour les îles de France et de Bourbon,* 28 septembre 1726.
— A. D. Réunion, C° 20, *Les directeurs de la Compagnie à Desforges-Boucher,* 9 novembre 1723.
— *Instructions de la Compagnie à Lenoir,* 28 septembre 1726, *in* R. T., t. 2, 1er trimestre 1935, p. 199, et 1er trimestre 1936 (s. i.).
— *Quelques documents touchant la perte à Madagascar du* Vautour *en 1725, in* R. T., t. 2, 1er trimestre 1937, p. 347 (s. i.).
— *Sept documents concernant la mission à Madagascar du* Courrier de Bourbon *en 1717-1718, in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934, p. 381 (s. i.).
— Azema, *Histoire de l'île Bourbon...,* p. 34.
— Buffet, *La fin du pirate E. Congdon, in* R. T., t. 4, 1960, p. 131.
— Verguin, *La politique de la Compagnie des Indes dans la traite des noirs à l'île Bourbon, in* Revue historique, juillet-août 1956, p. 48-49.

soit : **10 000 esclaves environ.**

(c) *1727-1751.*

C'est encore Lougnon avec ses :

— *Correspondance du Conseil supérieur de Bourbon et de la Compagnie des Indes ;*
— *Correspondance des administrateurs de Bourbon et de ceux de l'île de France ;*
— *Correspondance des administrateurs de Bourbon et de ceux des Indes ;*
qui reste le guide principal. Les références sont tellement nombreuses qu'il est inutile de les indiquer page par page.

Viennent s'y ajouter :

— A. N. $C_3$5, *Le contrôleur général de l'île Bourbon au Ministre,* 8 décembre 1728.
A. N. $C_3$5, *Les directeurs de la Compagnie au Ministre,* 27 avril 1730.
A. N. $C_3$5, *Extrait des lettres du 20 décembre 1730 reçues par le* Duc de Chartres, *la* Diane, la Méduze...
A. N. $C_3$5, *Recensement de 1731 à Bourbon. Extrait de la récapitulation.*
A. N. $C_3$7, *Lettre du Gouverneur de Bourbon au Ministre,* 3 janvier 1733.
A. N. $C_3$8, *Mémoire des vols et concussions...,* par Robin, notaire à Bourbon, 18 mars 1737.
A. N. $C_3$8, *Mémoire (anonyme) sur le commerce de la Compagnie à Bourbon depuis dix ans,* novembre 1744.
A. N. $C_3$9, *Le Conseil de Bourbon à la Compagnie,* 15 février 1750.
A. N. $C_4$3, *Les directeurs de la Compagnie à La Bourdonnais,* 14 février 1739, et *réponse* de celui-ci, 20 novembre 1739.
A. N. $C_4$3, *Les directeurs au Conseil supérieur de l'île de France,* 23 mars 1739, et *réponse* de celui-ci, 8 janvier 1740.
A. N. $C_4$4, *La Bourdonnais aux directeurs,* 14 janvier 1740.
A. N. $C_4$4, *Instructions pour M. de Saint-Martin,* par La Bourdonnais, 1740.
A. N. $C_4$4, *La Bourdonnais aux directeurs,* 3 février 1740.
A. N. $C_4$6, *Le Gouverneur de l'île de France aux directeurs,* 26 janvier 1749.
A. N. $C_4$6, *Le Gouverneur de l'île de France aux directeurs,* 8 novembre 1750.
A. N. 4 JJ 86, *Journal de la* Vierge de Grâce, 1732-1733.
*Journal de l'*Hirondelle, 1731-1736.
Journal du Griffon, 1735-1736.

— B. N. N. A. F., n° 9341, f° 211, *Les directeurs à M. David, gouverneur de l'île de France,* 10 septembre 1752.
B. N. N. A. F., n° 9344, f° 144, *Isle Bourbon,* par le gouverneur de Pondichéry, 28 septembre 1726.

— A. Lorient, 1^P177/296, *Compte que rend M. de La Boüexierre... pour la traite à Foulpointe...,* août 1739.
1^P240 a, I, 1, p. 38
1^P270, I, 26
II, 18
1^P271 b, I, 13, p. 2
2^P71, VII, 117
} sur la côte orientale d'Afrique.
1^P297, liasse 1, pièce 42, *les directeurs au Directeur de Lorient,* 20 janvier 1751.

— La Bourdonnais, *Mémoire des îles de France et de Bourbon,* 1740 (s. i.).

— LANUX, *Mémoire sur la traite des esclaves à une partye de la cotte de l'est de l'isle de Madagascar*, septembre 1729, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 79 (s. i.).
— *Premières relations des îles avec la côte orientale d'Afrique*, 1736-1742, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 317.
— ALPERS, *The east African slave trade*, p. 56.
— LOUGNON, *Analyse de la rubrique « commerce et colonie »* de la *Correspondance du Conseil supérieur de Bourbon et de la Compagnie*, 1732-1736, *in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1953, p. 188.
— MAC CALL THEAL, *History of Africa south of the Zambezi*, vol. 1, p. 457.
— NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 9, 11-12.
— VIGNOLS, *La France à Madagascar de 1674 à 1750*, p. 12.

soit : **25 000 esclaves environ.**

(d) *1752-1766.*

C'est la période la moins bien définie. De 1762 à 1766, nous n'avons trouvé nulle part des renseignements. De 1752 à 1761, quelques éléments épars seulement :

— A. N. $C_3$11, *Brenier (commis) aux directeurs*, 24 avril 1756.
A. N. $C_4$7, *Le Gouverneur de l'île de France aux directeurs*, 31 décembre 1753.
A. N. $C_4$7, *Le Conseil supérieur de l'île de France aux directeurs*, 20 février 1753.
A. N. C_5A_2, pièce 1, *Copie de la lettre du Gouverneur de l'île de France à Poivre (ordonnateur)*, 11 mai 1768. Sur des événements de 1765.
A. N. 4 JJ 87, *Journal du* Phélipeaux, juillet 1756.
— A. Toulon, 997 3 A, *Le Gouverneur de l'île de France à la Compagnie*, 31 août 1753.
— B. Museum, Add. Mss. 18128, fos 31-32, *Des variations dans les prix des objets de traite et leurs causes*, par MAYEUR, agent du Roi à Madagascar. Il relate les événements de 1757-1760 à Madagascar.
— FREEMAN GRENVILLE, *The east African coast. Select documents*, p. 192-193.

soit : **14 000 esclaves environ.**

De 1767 à 1810.

Deux relevés statistiques forment la base de la recherche.

— TELFAIR dans *Some account of the state of slavery at Mauritius* (s. i.) donne un tableau, p. 260-261, qui indique de 1787 à 1810 le nombre des esclaves, des naissances et des importations.
— TOUSSAINT dans *La route des îles*, p. 449-454, donne les tables des arrivées à l'île de France des cargaisons d'esclaves venant de la côte orientale d'Afrique et de Madagascar de 1773 à 1810. Une restriction doit être faite : ce sont les chiffres officiels pour Port-Louis, la fraude — importante à cette époque — n'apparaît donc pas.

Ces deux ouvrages de base sont complétée par :

— PRIDHAM, *An historical account of Mauritius*, p. 153.
— TOUSSAINT, *Le trafic commercial entre les Mascareignes et Madagascar de 1773 à 1810*, *in* Annales de l'Université de Madagascar, no 5, p. 102-103.
— UNIENVILLE, *Statistiques de l'île Maurice*, tableaux 11 et 44 (s. i.).

Puis des renseignements fragmentaires qui précisent les chiffres :

(a) *Les archives.*

— A. N. $C_3$13, *Crémont (gouverneur à Bourbon) à Poivre*, 5 juillet 1771.

A. N. $C_3$15, *Crémont à Maillart (ordonnateur de l'île de France)*, 20 juin 1775.

A. N. $C_3$16, *Le Ministre à Maillart*, 5 février 1775.

A. N. C_5A_2, pièce 49, *Instructions pour le sieur Glêmet chargé de la traite du Roi*, 22 mai 1768.

A. N. C_5A_2, pièce 70, *Poivre au Ministre*, 16 décembre 1768.

A. N. C_5A_3, pièce 27, *Rapport au Ministre sur la correspondance des administrateurs des îles de France et de Bourbon*, 26 mai 1769.

A. N. C_5A_3, pièce 28, *Projet du sieur Marion du Fresne...*, 26 mai 1769.

A. N. C_5A_3, pièce 50, *Le Gouverneur de l'île de France au Ministre*, 16 septembre 1770.

A. N. C_5A_3, pièce 58, *État des esclaves... entre 1770 et 1771*, 8 février 1772.

A. N. C_5A_7, pièce 65, *Réflexions et observations de MM. de Bellecombe et Chevreau, inspecteurs et commissaires... dans l'île de Madagascar*, 13 octobre 1776.

A. N. C_5A_9, pièce 33, *Traite de Madagascar. Et : Instructions pour Souillac (gouverneur de l'île de France) et Chevreau*, 7 avril 1786.

— A. D. Caen, P. D. 101, f° 188, *Mariette (chef des traites à Madagascar) à Decaen, capitaine général de l'île de France*, 25 février 1807.

P. D. 102, f° 75, *Roux (agent commercial à Madagascar) à Decaen*, 16 octobre 1807.

P. D. 102, f° 288, *Roux à Decaen*, 15 juillet 1809.

— A. D. Réunion, dossier esclavage-divers, *marché pour l'achat de noirs mozambiques*, 8 décembre 1772.

L 330, *Affaire Alegre*, 1794-1795.

L 330, *Gillot L'Étang (député à l'Assemblée coloniale) à l'Ordonnateur de la Réunion*, 25 germinal an IX (1801).

L 330, *État des noirs de traite introduits à la Réunion dans le courant de l'an XIII*, 1805.

L 330, *État des noirs nouveaux introduits... au quartier de Saint-Paul, île de la Réunion*, 1806.

— A. D. Bordeaux, sous-série 7 B, *Dossier de la* Céline, 1795-1796.

— A. Brest, M 91, pièce 1, *Poivre au Ministre*, 12 janvier 1769.

M 91, pièce 63, *Desroches (gouverneur de l'île de France) au Ministre*, 3 septembre 1769.

M 91, pièce 74, *Desroches au Ministre*, 31 décembre 1769.

M 93, pièce 107, *Desroches au Ministre*, 25 octobre 1771.

M 100, pièce 36, *Compte du sieur Laval, chef de la traite à Foulpointe*, 10 mars 1779.

— B. M. La Rochelle, n° 273, *Armement et désarmement des navires la* Junon *et la* Créole *(côte d'Afrique)*, 1783.

— B. M. Quimper, mst. 12, f° 1, *Le Ministre à Messieurs des îles de France et de Bourbon*, 1er septembre 1768.

Mst. 12, f° 57, *Le Ministre au Gouverneur de l'île de France*, 6 août 1769.

Mst. 12 A IV, *Pièces remises...*, 1767.

Mst. 12 C III, *Le Gouverneur de l'île de France au Ministre*, 3 septembre 1771.

Mst. 12 *bis*, *Le Ministre au Gouverneur de l'île de France*, 11 décembre 1770.

— B. Museum, Add. Mss. 18126, f° 93 et s., *Discussion sur le choix du lieu à faire un établissement à Madagascar*, par CHARPENTIER de COSSIGNY (ingénieur du Roi à l'île de France), 1773.

Add. Mss. 18128, f°s 31-32, *Des variations dans les prix des objets de traite et leurs causes*, par MAYEUR, 1776 (et s. i.).

Add. Mss. 18128, f° 51 et s., *Mémoire sur la côte orientale d'Afrique*, par CHARPENTIER de COSSIGNY, 1778.

Add. Mss. 18134, f° 124, *Chardenoux (agent de l'île de France à Madagascar) au préfet Léger*, 13 octobre 1806.

Add. Mss. 18134, f° 134, *Jeckell et Tellot (agents de l'île de France à Madagascar) au préfet Léger*, 19 janvier 1804.

Add. Mss. 18134, f°s 153-154, *Jeckell et Tellot au préfet Léger*, avril-mai 1804.

Add. Mss. 18135, f° 187 et s., *Mémoire... sur la traite qui peut se faire à Madagascar*, novembre 1783.

Add. Mss. 18139, f° 9, *Tableau des fournitures faites dans les magasins du Roi à l'île de France...*, de 1782 à 1784.

Add. Mss. 18140, f° 21 et s., *Lettre de Dumas (gouverneur de l'île de France) à Glémet*, septembre-octobre 1768.

— A. Maurice, HB 1, pièce 52, *Dumaine (chef des traites à Madagascar) à Motais de Narbonne (ordonnateur à l'île de France)*, 11 novembre 1787.

HB 16, pièce 49, *Compte des noirs particuliers...*, 10 août 1769.

HB 17, pièces 53 à 55, *Reçus d'esclaves par capitaines*, 1774.

OC 24 B, pièces 129 et s., *Journal de l'*Espérance *faisant la traite à la côte d'Afrique*, 1774-1775.

NA 23/9/3, *Acte de dépôt...*, sur la côte d'Afrique, 1776-1777.

NA 23/10/26, *Acte de dépôt...*, sur la côte d'Afrique, 1777.

Z 3 B 17 B, *Arrêts administratifs de l'île de France*, 1795.

Z 3 B 18, *Arrêts administratifs de l'île de France*, 1798.

(b) *Les sources imprimées.*

— BERNARDIN de SAINT-PIERRE, *Voyage à l'île de France*, lettre XII.

— MILBERT, *Voyage pittoresque à l'île de France*, t. 2, p. 188 et 233.

— SAINT-ELME LE DUC, *Ile de France...*, p. 69.

— TOMBE, *Voyage aux Indes orientales*, p. 89.

(c) *Les travaux.*

— ALPERS, *The east African slave trade*, p. 6, 7, 8 et 9.

— DERMIGNY, *Cargaisons indiennes...*, p. 97 et 111 (en note).

— FREEMAN-GRENVILLE, *The East African coast*, p. 196.

— GRAHAM, *Great Britain in the Indian Ocean*, p. 60.

— NOËL, *L'esclavage à l'île de France pendant l'occupation française*, p. 36-37 et 246.

— OLIVER and MATHEW, *History of East Africa*, p. 155.

— VALETTE, *Le commerce de Madagascar vers les Mascareignes au XVIIIe siècle*, *in* R. M., 1er trimestre 1966, n° 33, p. 35.

soit : **110 000 esclaves environ.**

TABLEAU RÉSUMÉ :

Origines-1714 =	1 000
1715-1726 =	10 000
1727-1751 =	25 000
1752-1766 =	14 000
1767-1810 =	110 000
	160 000

Outre cette masse d'informations, nous avons recouru aux recensements (parfois incomplets et incidents) des îles.

Les recensements au cours du siècle pour les deux îles sont indispensables quand on s'aperçoit que l'accroissement du nombre des esclaves ne dépend pas de la natalité mais seulement des nouvelles importations (1).

1. — Pour l'île de France, par ordre chronologique :

KAEPPELIN, *Les escales sur la route de l'Inde*, p. 104-105, pour 1725.
LA BOURDONNAIS, *Mémoire des îles de France et de Bourbon*, p. 29 (s. i.), pour 1735 et 1740.
DATRYMPLE, *L'île de France vers 1755, in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934, p. 304 et 459 (en note) (s. i.), pour 1735, 1747, 1753.
A. D. Caen, P. D. 44, fº 2, *Mémoire sur l'état actuel de l'île de France et les moyens d'en accroître promptement la population*, avril 1776, pour 1765.
BIOCHE, *L'administration royale à l'île de France (1767-1789)*, p. 44, pour 1766.
BERNARDIN de SAINT-PIERRE, *Voyage à l'île de France*, lettre XII, pour 1769.
BIOCHE, *L'administration royale à l'île de France (1767-1789)*, p. 44, pour 1776.
GRAY, *History of Zanzibar...*, p. 91, pour 1776.
BIOCHE, *L'administration royale à l'île de France (1767-1789)*, p. 44, pour 1780 et 1785.
GRAY, *History of Zanzibar...*, p. 91, pour 1789.
TOMBE, *Voyage aux Indes orientales...*, p. 89 (s. i.), pour 1802.
MILBERT, *Voyage pittoresque à l'île de France*, t. 2, p. 233 (s. i.), pour 1804.
NOËL, *L'esclavage à l'île de France...*, p. 32, pour 1808.

2. — Pour Bourbon, par ordre chronologique :

BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 320 (tableau qui synthétise tous les renseignements pour la période 1663-1714).
DESCHAMPS, *Les pirates...*, p. 127, pour 1717.
A. N. $C_3$4, *Mémoire sur l'île Bourbon*, 1722, pour 1722.
LOUGNON, *L'île Bourbon pendant la Régence*, p. 293, pour 1725.
A. N. $C_3$5, *Recensement de 1731*, pour 1731.
Corr., t. 2, p. XVII (s. i.) et DEFOS DU RAU, *L'île de la Réunion*, p. 140, pour 1732.
Recensement général de l'île Bourbon, in R. T., t. 5, 3e trimestre 1940, p. 180-182 et tomes s. (s. i.), pour 1735.

(1) BERNARDIN de SAINT-PIERRE, *Voyage à l'île de France*, lettre XII, post-scriptum, 27 avril 1769 (s. i.). TELFAIR, *Some account of the state of slavery at Mauritius*, p. 260-261 (s. i.).

SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 17, pour 1744.
A. N. $C_3$10, *Le Gouverneur de Bourbon aux directeurs*, 9 mars 1751, pour 1750-1751.
DATRYMPLE, *L'île de France vers 1755*, *in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934, p. 459 (en note) (s. i.), pour 1753.
A. N. $C_3$11, *M. de Lanux (conseiller des directeurs, de passage à Bourbon) à la Compagnie*, 24 mars 1755, pour 1754-1755.
VERGUIN, *La politique de la Compagnie...*, p. 57, pour 1762.
CAULIER, *Fragments sur l'île Bourbon*, *in* R. T., t. 3, 1er trimestre 1938, p. 149 (s. i.), pour 1764.
A. N. $C_3$14, *Le Gouverneur de Bourbon au Ministre*, 28 janvier 1770, pour 1768.
A. N. $C_3$14, *L'Ordonnateur de Bourbon au Ministre*, 12 septembre 1771, pour 1770.
A. N. $C_3$17, *L'Ordonnateur de Bourbon au Ministre*, 22 avril 1777, pour 1776.
SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 26-27, pour 1779.
B. N. N. A. F., no 9341, fo 243, *1785* copie anonyme, pour 1785.
CHANVALON, *Mémoire...*, *in* R. T., t. 6, 1er trimestre 1944, p. 303 (s. i.), pour 1804.
DEFOS DU RAU, *L'île de la Réunion*, p. 150, pour 1815 (1).

Le graphique de la population visualise les chiffres trouvés (page suivante).

B. — LE PROFIL

Nous avons donc bénéficié d'un « faisceau d'indices » à la lumière duquel un graphique des arrivées d'esclaves aux îles entre 1669 et 1811 a pu être construit. Est-ce une courbe ? En raison des marges d'erreurs annuelles qui n'ont pu être éliminées (2), le terme profil conviendrait mieux, l'acception est plus lâche et la finalité de cette construction est moins de fournir un chiffre pour une année précise que d'indiquer l'aspect général du phénomène.

La vérité doit se situer entre les minima et les maxima signalés. Pour quatorze ou quinze années au moins, les arrivées furent peut-être supérieures aux chiffres que nous avançons : nous nous sommes méfié des extrapolations. En revanche, nous pouvons affirmer que les arrivées n'étaient pas inférieures aux minima que nous indiquons : le profil ne pourra que « grandir » dans le détail si l'on découvre d'autres sources. Il est un essai de description qui pourra être repris, complété, corrigé (3). Il doit être compris comme une simple approche — parmi d'autres — du sujet.

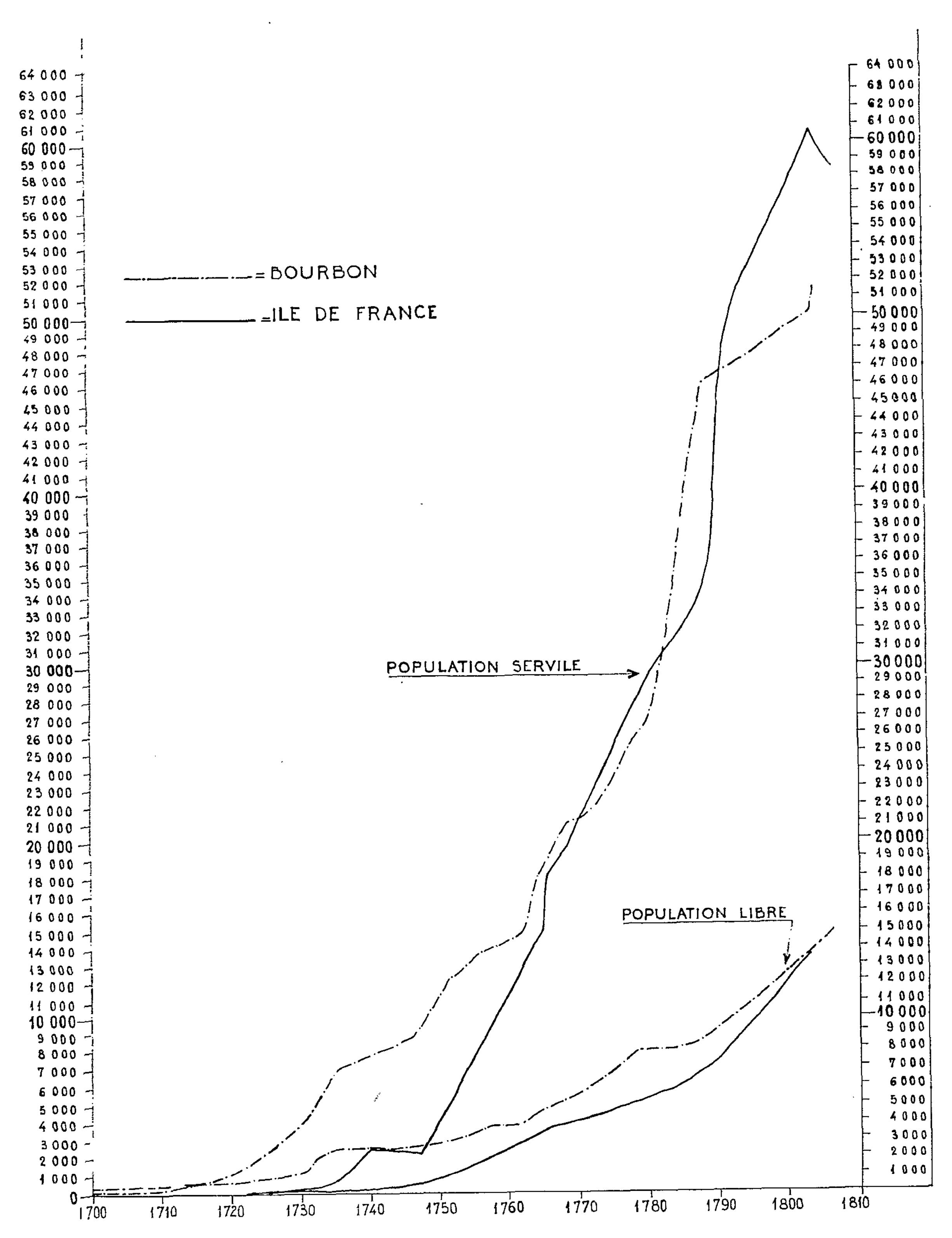
Le graphique est la réunion de tous les éléments notés précédemment.

Quelle a été la méthode ?

1) Par la pluralité des sources, une critique serrée a pu être faite ; ainsi il convient de rejeter les chiffres donnés par :
BERNARDIN de SAINT-PIERRE, *Voyage à l'île de France*, lettre XIX (s. i.), pour Bourbon en 1769.
BERTIE, *Relation de la conquête de l'île Bourbon*, *in* R. T., 1960, pour Bourbon en 1810.
CONAN, *La dernière Compagnie française des Indes*, p. 62, pour Bourbon.
GRAY, *History of Zanzibar...*, p. 91, pour 1787 à Bourbon et pour 1807 à l'île de France.
LA RONCIÈRE, *Nègres et négriers*, p. 159 (pour les deux îles).

(2) La marge d'erreur est minime de 1710 à 1725 ; elle passe à 200 individus par an de 1725 à 1749 ; puis elle est de 300 individus par an jusqu'en 1761 ; enfin, elle n'a pu être ramenée à moins de 500 après 1767.

(3) Nous pensons en particulier aux archives en portugais de Lourenço Marquès, aux travaux inédits des Kenians et des Tanzaniens.



Évolution de la population des îles de France et de Bourbon (1700-1808).

Après avoir fait la séparation en diverses périodes et sous-périodes, selon l'homogénéité des renseignements, nous avons procédé par étapes successives :

1. — Une addition critique de tous les éléments réunis.
2. — Une approximation en tenant compte de la fraude.
   C'est par elle, essentiellement, qu'existe la marge d'erreur.
3. — Une vérification à l'aide des recensements de population.

Accessoirement :

4. — Quand les renseignements correspondaient à un groupe d'années, nous avons effectué la moyenne par an.
   (En comparaison avec les autres sources.)
5. — Quand les estimations sont données au départ du lieu de traite, nous avons tenu compte des pourcentages de pertes données par A. TOUSSAINT (entre 1773 et 1810) in *La route des îles*, p. 451 et 454 ; à savoir :
   pour Madagascar : 12 % de pertes pendant le voyage ;
   pour la côte orientale d'Afrique : 21 % de pertes pendant le voyage.

II. LE BESOIN DE MAIN-D'ŒUVRE

Étudions le graphique (dépliant ci-contre).

Pourquoi observe-t-on une montée lente, puis accélérée du trafic ? Et un effondrement durant la période révolutionnaire, enfin une dégradation rapide ? Quelles furent les raisons au fil du XVIIIe siècle qui déterminèrent ces variations ? Il s'agit d'étudier les causes profondes ou diffuses qui déterminèrent ce besoin de main-d'œuvre.

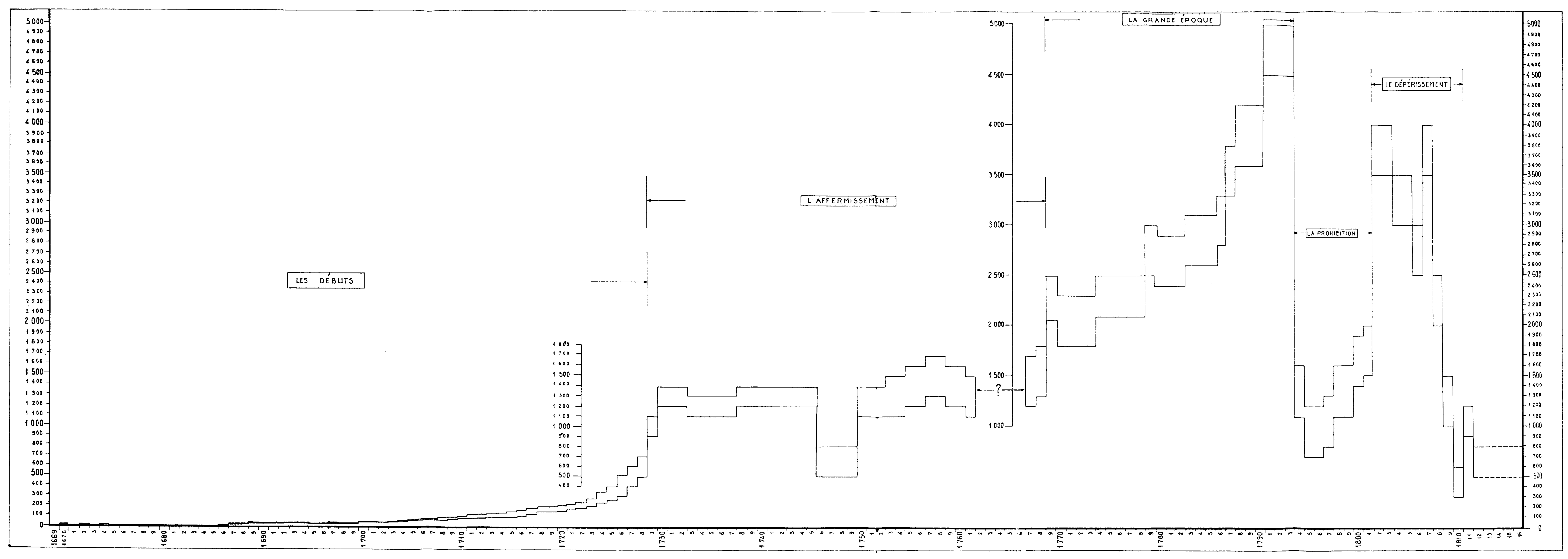
D'après le profil, en regroupant, cinq parties peuvent être distinguées :

1. Des origines à 1728	: les débuts	(environ 5 000)
2. De 1729 à 1768	: l'affermissement	(environ 40 000)
3. De 1769 à 1793	: la grande époque	(environ 80 000)
4. De 1794 à 1801	: la prohibition	(environ 10 000)
5. De 1802 à 1810	: le dépérissement	(environ 25 000)
		(environ 160 000)

A l'intérieur de ce cadre, les travaux et les jours prennent toute leur signification.

A. — LES DÉBUTS (JUSQU'EN 1728)

Oubliée par la métropole, Bourbon avec le début du XVIIIe siècle languissait encore ; c'est ce que nous avons appelé l'âge ingrat. L'île recevait des esclaves tirés un à un de Madagascar ou de



Graphique du nombre des esclaves importés aux îles de France et de Bourbon de 1669 à 1816.

Le trait horizontal supérieur indique le nombre maximum d'arrivées.
Le trait horizontal inférieur indique le nombre minimum d'arrivées.

l'Inde et vendus par des navires de passage (1). Ses « grandes cultures » se résumant en un peu d'aloès, de cire et de gomme, ses besoins en main-d'œuvre étaient fort peu étendus (2).

Peu à peu cependant, la nécessité se fit sentir d'augmenter les effectifs pour la construction des magasins, pour l'empierrement des chemins et pour les opérations de batelage. A partir de 1708, le tabac « qui fructifie beaucoup » et le poivre s'ajoutèrent aux autres principales occupations agricoles (3).

En 1715 apparut le café. Il allait faire sortir l'île de sa torpeur ; l'arrivée des plants et des graines de Moka allait déterminer un plan d'exploitation rationnelle sous la tutelle de l'Écossais LAW, alors au début de son aventure bancaire (4).

Réorganisateur de la Compagnie des Indes, il intégra Bourbon à son système. Chaque habitant devait cultiver dix pieds de café par travailleur, et pouvait bénéficier d'avances de fonds tant à l'achat des graines qu'à celui des esclaves. Bientôt les forêts tombèrent sous la hache, des propriétés se créèrent. Sur toutes les terres défrichées de 100 à 400 m d'altitude, les caféiers balancèrent sous l'alizé leurs baies rouges (5).

La Compagnie fit connaître les perspectives de réussite en France et la pratique s'établit d'aller à Bourbon où l'on pouvait tenter sa chance. A partir de 1718, après les aventuriers, l'île accueillit une nouvelle couche de population, cadets de familles bourgeoises ou nobles, officiers, ingénieurs, ouvriers et hommes de troupe.

Il fallut « fournir aux habitants des noirs à proportion de leurs terres (6) ». Durant cette année 1718, les premières opérations de traite vers Madagascar commencèrent à être systématiquement organisées (7). En 1721, ce fut le tour de Mozambique (8). L'habitude se prenait de détourner les bâtiments allant aux Indes ou revenant en France et de les envoyer « hiverner » pour la traite (9).

Une équipe d'administrateurs habiles fut nommée sous la direction de BEAUVOLLIER de COURCHANT et de son lieutenant DESFORGES-BOUCHER, qui lui succéda en 1723. Ces deux Gouverneurs allaient symboliser le succès naissant du « Bourbon rond (10) » ; notons que leur zèle fut intéressé puisqu'ils touchèrent 6 % sur les prix des cafés exportés (11).

Le 31 octobre 1727, la Compagnie se félicitait enfin de l'arrivée à Lorient de 23 800 livres

(1) Exemples dans :
HÉBERT, *Rapport sur l'île Bourbon*, 1708, *in* R. T., t. 5, 2e trimestre 1940, p. 46-56 (s. i.).
BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 277, 290, 292, 301, 317-318.
LOUGNON, *L'île Bourbon pendant la Régence*, p. 105.
(2) A. N. C_3 1, *Isle Bourbon*, par M. DELAGNY, 1690.
(3) VERGUIN, *La politique de la Compagnie des Indes...*, *in* Revue historique, 1956, p. 47.
(4) DEFOS DU RAU, *L'île de la Réunion*, p. 138.
(5) SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 16.
(6) A. N. $C_3$4, *Beauvollier de Courchant aux directeurs de la Compagnie*, « en mer et en septembre 1723 ».
(7) *Sept documents concernant la mission à Madagascar du* Courrier de Bourbon, *in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934, p. 390-392 (s. i.).
(8) *Premières relations des îles avec la côte orientale d'Afrique*, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 317-324 (s. i.).
(9) A. N. $C_3$4, *Desforges-Boucher aux directeurs de la Compagnie*, 23 novembre 1723.
AZEMA, *Histoire de l'île Bourbon...*, p. 34.
LOUGNON, *L'île Bourbon pendant la Régence*, p. 302-304.
(10) LOUGNON, *L'île Bourbon pendant la Régence*, p. 334-337.
(11) BORELLA, *La Compagnie des Indes à l'île Bourbon*, p. 34.

de café : « Cette plantation a enfin réussi et la Compagnie a lieu désormais d'attendre par des récoltes plus amples à se dédommager de toutes les dépenses qu'elle a déjà faites (1). »

En 1728, la récolte de café faillit subir « une perte considérable, faute de noirs (2) ». En moins de dix ans, Bourbon avait accompli sa mutation ; désormais elle allait demander encore et toujours plus d'esclaves.

L'île de France, en recevant à partir de 1722 ses troupes permanentes, commença à être aménagée et participa au trafic par quelques dizaines d'esclaves (3). En 1727, au lieu de passer par Bourbon, le Conseil fut autorisé à faire venir de sa propre autorité les esclaves de Madagascar « pour être affectés à la construction des ports, maisons, magasins de la Compagnie (4) ». Les arrivées serviles avaient progressé : de 200 individus en 1718, on était passé en 1727-1728 à 600 environ par an.

En août 1727 avait débarqué Pierre-Benoît DUMAS en tant que « Directeur général du commerce des îles » : la traite sous sa responsabilité allait passer à un degré supérieur.

B. — L'AFFERMISSEMENT (1729-1768)

Un bon administrateur.

DUMAS (1727-1735) donna le coup de fouet à la production de café (5) : en 1728, Bourbon en exporta 120 000 livres, plus de 200 000 par an dans les années suivantes pour arriver à près de 900 000 livres en 1734 (6).

En plus, le poivrier, le cannelier, le cotonnier, la rhubarbe, l'arbre à thé prospéraient dans quelques endroits (7).

Le Gouverneur sut, en moins de trois ans, faire doubler les importations d'esclaves : sous son administration arrivèrent pour la première fois massivement les Malgaches, les Indiens et les Africains de l'Ouest (8).

Cependant dès 1731, les directeurs de la Compagnie interdisaient les envois d'Indiens, les ugeant trop nonchalants et peu aptes aux travaux des champs (9). Cette même année, ils prohi-

(1) Corr., t. 1, p. 26, *La Compagnie au Conseil supérieur de Bourbon*, 31 octobre 1727 (s. i.).
(2) A. N. C35. *Dioré au Contrôleur général*, 8 décembre 1728.
(3) KAEPPELIN, *Les escales françaises sur la route de l'Inde*, p. 104-105.
(4) Cité *in* NOËL, *L'esclavage à l'île de France*..., p. 35.
(5) LOUGNON, *Pierre Benoît Dumas*..., *in* R. T., t. 1, 1er trimestre 1933, p. 138.
(6) Corr., t. 2, p. XII (s. i.).
DEFOS DU RAU, *L'île de la Réunion*, p. 143.
(7) Corr., t. 1, p. XXVI (s. i.).
(8) *Cinq documents relatifs aux premières traites des îles au Sénégal et en Guinée*, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 135 (s. i.).
Corr. Bourbon-Indes, *Le Conseil de Pondichéry à celui de Bourbon*, fin 1730, 15 février 1731, *in* R. T., t. 7, avril-décembre 1945, p. 195 et 202 (s. i.).
LANUX, *Mémoire sur la traite des esclaves à une partye... de l'isle de Madagascar*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 79 (s. i.).
NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 11-12.
(9) *Arrêt de la Compagnie du 12 septembre 1731*, cité *in* VERGUIN, *La politique de la Compagnie des Indes*..., p. 52, *in* Revue historique, 1956.

baient aussi les arrivées de Gorée et de « Juda », estimant ces esclaves trop chers par rapport à ceux de Madagascar (1).

DUMAS orienta alors l'effort vers la Grande Ile ; les esclaves malgaches, durs au travail, bon marché, moins sujets aux maladies par la brièveté du transport, vinrent peupler par milliers les nouvelles concessions. Il fit un essai vers Mozambique : essai fructueux puisque la *Vierge de Grâce* ramena près de 200 « nègres » en décembre 1733 (2).

A l'île de France, quelque 300 à 400 esclaves commençaient à aménager le port du Nord-Ouest (ou Port-Louis) sous la direction du commandant particulier de l'île, MAUPIN (3).

Pour saisir le rythme pris par DUMAS, il faut prendre quelques exemples. D'abord le record : la *Méduse* apporta de Guinée en juillet 1729 près de 300 esclaves, puis d'août 1729 à octobre 1730, elle alla par trois fois à Madagascar et débarqua successivement aux îles, 318, 430 et 249 « nègres (4) ».

La *Légère* et le *Duc de Noailles* ramenèrent 730 « têtes » de la baie d'Antongil en 1731 (5).

De décembre 1732 jusqu'à juin 1733, la *Diane* en trois voyages, l'*Indien*, la *Subtile*, l'*Oiseau*, l'*Hirondelle* « déposèrent » à Bourbon 900 « têtes de noirs (5) ».

Au départ de DUMAS, Bourbon avait ainsi 7 000 esclaves environ et l'île de France 650 (7).

Un gouverneur prestigieux.

Avec LA BOURDONNAIS (1735-1746) les fins changèrent, le besoin de main-d'œuvre se diversifia. Pour la Compagnie, les Mascareignes demeuraient des colonies de peuplement et de rapport ; pour ce capitaine de vaisseau promu Gouverneur général, elles devaient devenir des bases navales jouant un rôle dans le conflit qui opposait Français et Anglais dans l'Inde. Son projet était de donner aux îles une marine qui aurait permis de tenir l'océan et de protéger les conquêtes quelque peu aventureuses de DUPLEIX. Il voulut mettre les îles en état de défense et en faire de grands entrepôts où la marine pourrait se mettre à l'abri et se ravitailler.

Le café continuait de progresser : 1,5 million de livres furent exportées en 1740 ; 2,5 millions en 1744 : ce fut l'année record (8). Cependant la qualité du « Bourbon » laissait à désirer, il avait parfois le goût « de moisi et de relent », il était loin d'avoir l'arôme du café de Moka, et son prix à partir de 1742 dut baisser par la concurrence des Antilles (9). Les nouveaux débouchés recommandés par la Compagnie (Géda, Bassora, Pondichéry, Chandernagor, Patna) furent des échecs partiels malgré l'impulsion de LA BOURDONNAIS (10). Les directeurs décidèrent alors de renverser

(1) *Arrêt de la Compagnie du 12 décembre 1731*, cité *in* VERGUIN, *La politique de la Compagnie des Indes...*, p. 51, *in* Revue historique, 1956.
(2) A. N. 4 JJ 86, *Journal de la* Vierge de Grâce, 1733.
Premières relations des îles avec la côte orientale d'Afrique, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 329 (s. i.).
(3) KAEPPELIN, *Les escales françaises sur la route de l'Inde*, p. 108.
(4) A. N. C35, *Extrait des lettres du 20 décembre 1730 reçues par les vaisseaux... arrivés à Lorient le 23 may 1731.* Corr., t. 1, p. XXXVI (s. i.).
(5) A. N. C35, *Recensement de 1731, extrait de la récapitulation.*
(6) Corr., t. 2, *Le Conseil supérieur de Bourbon à la Compagnie*, 20 décembre 1733, p. 144-145 (s. i.).
(7) Corr., t. 2, *Le Conseil supérieur de Bourbon à la Compagnie*, 20 mars 1735, p. 258 (s. i.).
DATRYMPLE, *L'île de France vers 1755*, *in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934, p. 304 (en note) (s. i.).
(8) DEFOS DU RAU, *L'île de la Réunion*, p. 143.
(9) DEFOS DU RAU, *L'île de la Réunion*, p. 143.
(10) BORELLA, *La Compagnie des Indes à l'île Bourbon*, p. 35.

leur politique et de ne plus encourager la culture du café. La production augmentait encore (jusqu'en 1744) car les habitants hésitaient à se reconvertir (1). Le Gouverneur conseilla d'amplifier les cultures vivrières : l'île pourrait se dégager de la monoculture, ravitailler les escadres, et éviter les risques de disette. Riz, blé, maïs, manioc furent développés d'autant que « le terrain de Bourbon produira ce que l'on voudra, pourvu que l'on s'applique à choisir le climat qui convient aux différentes plantations (2) ».

La structure même de la côte entravait l'écoulement des productions : il fit établir à Saint-Denis un « pont volant », sorte d'appontement pour le chargement des produits (et notamment des balles de café). Mais cette amélioration ne remplaçait pas un port naturel, aussi ne conçut-il l'exploitation de Bourbon qu'en symbiose avec celle de l'île de France (3).

Il porta l'escale officielle des îles au Port-Louis. Avec le palais du Gouverneur, les magasins de la Compagnie, les habitations confortables, l'aqueduc, les batteries protégeant la passe, elle fut la ville des Mascareignes et, à partir de 1740, elle remplit son rôle de base navale en pouvant réparer et même lancer des navires.

Comme à Bourbon, LA BOURDONNAIS fit fructifier les cultures vivrières (manioc en particulier). Il stimula la culture naissante de la canne à sucre ; en 1743, les deux premières « usines à sucre » étaient inaugurées. Il protégea les indigotiers aux feuilles si précieuses.

D'autres réalisations complétèrent cette œuvre remarquable : jardin d'essai aux Pamplemousses, chemins carrossables, industrie des matériaux de construction, poudreries, raffinerie de salpêtre, cotonnerie, tannerie, établissement métallurgique... (4).

Pour cette « immense activité » tant à Bourbon qu'à l'île de France, 1 200 à 1 300 esclaves — fraude comprise (5) — furent importés par an pendant son gouvernement.

Réalisations = x esclaves ! LA BOURDONNAIS appliqua cette équation dans toute sa rigueur ; un exemple cerne bien sa forme de pensée : « Je sais que de la facilité de transport, écrit-il, dépend la richesse des habitants de ce pays, mais l'idée de se procurer cette commodité paraissait impossible surtout à l'île Bourbon, par rapport aux montagnes... C'est encore un travail de quinze années à 200 noirs pour avoir dans les îles tous les chemins qui sont nécessaires à la commodité publique (6). »

L'habitant, selon ses dires, était « par trop fainéant » pour fournir un effort physique. Il s'intéressa donc personnellement à la recherche des esclaves, « partie Mozambique, partie Madagascar (7) ».

Madagascar fournissait toujours l'essentiel du contingent mais cette seule source n'était plus suffisante ; les navires allèrent aussi « à la côte orientale d'Afrique », non plus de temps en temps, mais d'une manière régulière. Ce commerce fut si bien réglé que les îles purent organiser jusqu'à deux expéditions par an vers Mozambique (8).

(1) LA BOURDONNAIS, *Mémoire des isles de France et de Bourbon*, p. 38 (s. i.).
(2) LA BOURDONNAIS, *Mémoire des isles de France et de Bourbon*, p. 11-12 (s. i.).
(3) SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 22.
(4) LEBLOND, *Mahé de La Bourdonnais*, p. 41-45.
Brochures publiées par l'Office du Tourisme de l'île Maurice.
(5) LA BOURDONNAIS, *Mémoire des isles de France et de Bourbon*, p. 44 (s. i.).
(6) Cité par BORELLA, in *La Compagnie des Indes à l'île Bourbon*, p. 33.
(7) LA BOURDONNAIS, *Mémoire des isles de France et de Bourbon*, Recensement général, p. 9 et 29 (s. i.).
(8) *Premières relations des îles avec la côte orientale d'Afrique*, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 397 (s. i.).
ALPERS, *The east African slave trade*, p. 6.
JACKSON HAIGHT, *European powers and South-East Africa*, p. 105.

Cependant LA BOURDONNAIS passe sous silence le trafic qu'il faisait avec les Indes : quelques centaines d'Indiens s'ajoutèrent aux deux autres races (1).

La guerre de succession d'Autriche (1740-1748) ne semble pas avoir entravé la traite jusqu'en 1746 ; pour armer les navires en guerre (2), pour accélérer la construction des fortifications, le Gouverneur continua la traite. Après son départ définitif pour la France, les chiffres indiquent un fléchissement : les escadres anglaises se faisaient plus pressantes (3), et si des bateaux allaient jusqu'à Madagascar, ils avaient pour unique mission d'en rapporter du riz et de la viande à l'usage des bouches en surnombre du fait de la guerre (4).

Les îles avaient joué un rôle important dans le ravitaillement des escadres que la Compagnie avait envoyées aux Indes. Le 6 septembre 1749, Bourbon rappelait la question : « ... Tant que la guerre a duré, l'île de France a tiré de nous des secours considérables en grains et eut été certainement hors d'état de fournir à la consommation que faisait la grande quantité de vaisseaux qu'elle avait dans son port, si elle n'eut trouvé ici blé et maïs... (5) ».

Il est symptomatique que la traite baissa juste après le départ de LA BOURDONNAIS et ne put reprendre qu'en 1750, une fois les séquelles de la guerre définitivement disparues.

Les temps avaient changé, le grand administrateur était embastillé ; le souffle de création qui était passé sur les îles n'allait reprendre que vingt ans après.

La fin de la Compagnie.

Comme l'écrit si justement A. LOUGNON, « les préoccupations mercantiles reprirent le pas sur les soucis d'ordre militaire (6) ». DAVID fut le premier administrateur qui renoua avec les habitudes de la Compagnie.

A la fin de 1749, les navires recommencèrent le trafic servile. 1 300 à 1 400 esclaves furent amenés de nouveau par an aux îles. « De Guinée et du Sénégal » arrivèrent ainsi quelque 750 « têtes » en 1750. De Mozambique plusieurs bâtiments revinrent en 1751 avec au moins 350 esclaves chacun (7) ; à Madagascar, les « vaisseaux de côte » eurent du succès à Foulpointe, Antongil, Sainte-Marie... (8).

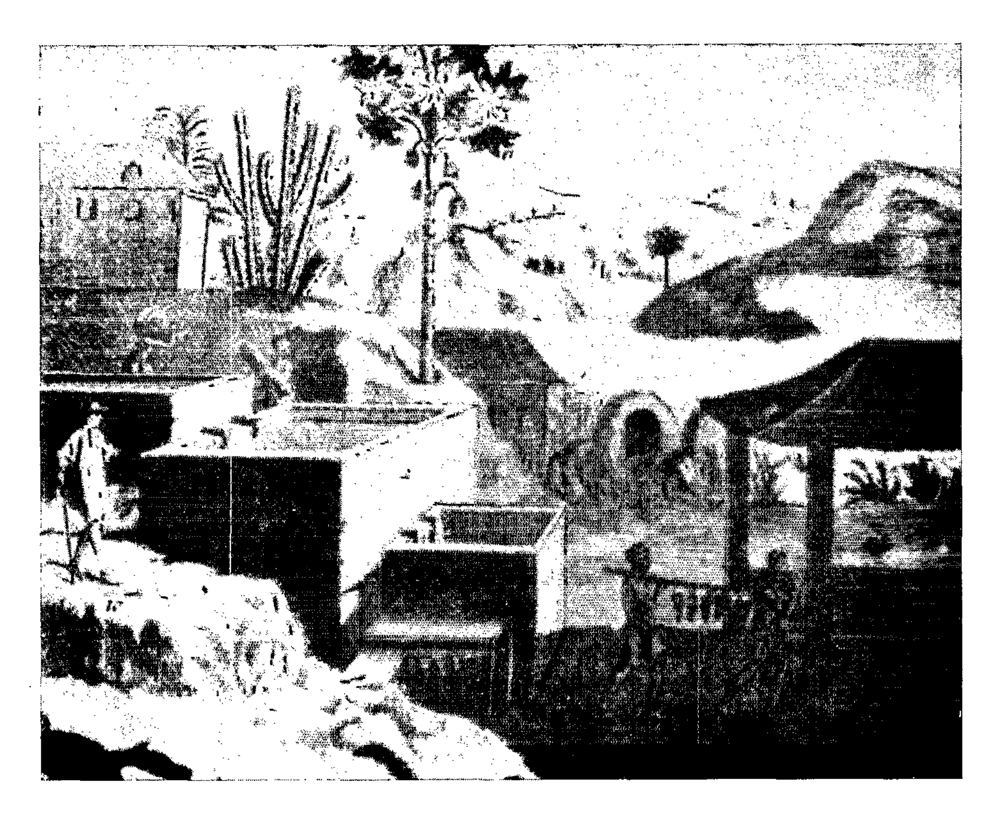
Cette exigence de main-d'œuvre (9) n'avait plus pour raison la culture du café. Un fléau naturel ruina les plantations et fit tomber la production à presque rien pendant cinq ans. En 1747, « les poux ravagent les caféiers, diminuent les récoltes, ils font même mourir les arbres (10) » ; en 1749 : « Le progrès de la vermine est tel que vous n'oserez plus compter sur une cargaison de café chaque année (11). »

(1) Corr., t. 4, p. XLV-XLVI (s. i.).
(2) LOUGNON, *Quel fut le sort des esclaves de Bourbon embarqués en 1746 sur l'escadre de La Bourdonnais*, *in* R. T., 1941, p. 162.
(3) BORELLA, *La Compagnie des Indes à l'île Bourbon*, p. 65.
(4) Corr., t. 5, p. XXVI (s. i.).
(5) BORELLA, *La Compagnie des Indes à l'île Bourbon*, p. 66.
(6) Corr., t. 5, p. XXX (s. i.).
(7) A. Toulon, 997 3 A, *Bouvet à la Compagnie*, 31 août 1753.
Corr., t. 5, p. XXXVI (s. i.).
(8) A. Toulon, 997 3 A, *Bouvet à la Compagnie*, 31 décembre 1753.
(9) A. N. $C_3 10$, *Bouvet à la Compagnie*, 9 mars 1751.
(10) Corr., t. 5, *Le Conseil supérieur de Bourbon à la Compagnie*, 12 avril 1747, p. 77 (s. i.).
(11) Corr., t. 5, *Le Conseil supérieur de Bourbon à la Compagnie*, 8 juillet 1749, p. 159 (s. i.).

Malgré les efforts de réinstallation des plantations sur des sols plus élevés, les caféiers ne constituèrent plus pour Bourbon la source fondamentale de richesse qu'ils avaient été de 1720 à 1746.

Les plantations spéculatives s'orientèrent désormais à Bourbon vers les épices.

DAVID, gouverneur de 1748 à 1753, et ses successeurs, BOUVET (1753-1756), MAGON (1756-1759) et DESFORGES-BOUCHER (1759-1767) diversifiérent encore plus les cultures. Les îles jouaient « le rôle d'escale pour notre commerce d'Asie (1) » et devaient fournir de plus en plus de vivres aux bâtiments de passage. Ainsi, sous DAVID, les plantes fourragères furent introduites pour engraisser le bétail qui venait de Madagascar (2).



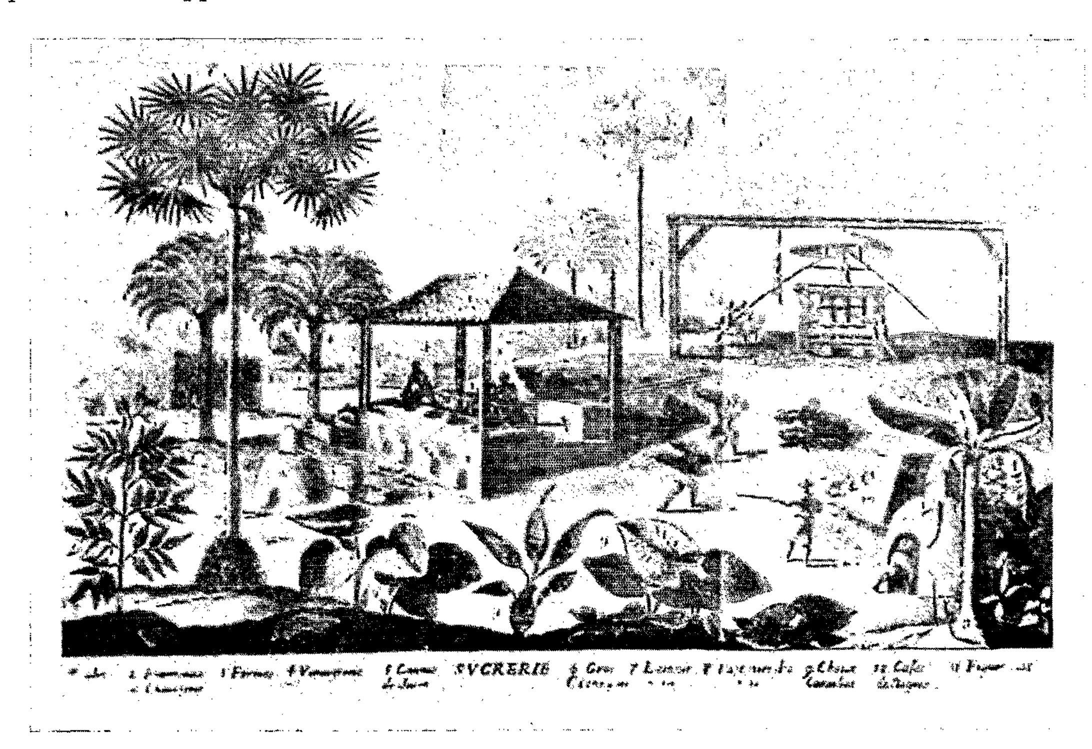
« Indigoterie ». Collection du Mauritius Institute.

A l'île de France, l'indigo prospérait et semblait être la principale culture tandis que la canne à sucre débordait de son cadre originel (quartier des Pamplemousses) (3). Sous MAGON, le défrichement pour la canne connut une impulsion considérable. La vocation de la future île Maurice s'affirmait (4).

(1) B. M. Quimper, mst 12 D, p. 128, *Mémoire du Roi pour servir d'instructions...*, 28 octobre 1766.
(2) RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VI, p. 519-520.
(3) TOUSSAINT, *Le domaine de Beau-Plan*, p. 8.
(4) HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies*, t. VI, p. 350.

Avec le siège du Gouvernement général, le port, les magasins de la Compagnie, la base navale, les industries naissantes, l'île de France avait bien dépassé Bourbon. Les hommes entreprenants la préféraient dans l'espoir « de faire une fortune rapide par toutes les voies qu'ils croient permises », le trafic des esclaves malgré le monopole de la Compagnie entrait dans leurs vues d'affairistes (1).

Il est dommage qu'aucun renseignement statistique n'existe de 1762 à 1766 car il ne semble pas que « l'agonie » de la Compagnie des Indes pendant la guerre de Sept Ans, puis après le traité de Paris (1763) ait eu une influence néfaste sur les importations serviles ; par la fraude très active, les particuliers suppléaient aux carences de la vieille administration (2).



« Sucrerie ». Collection du Mauritius Institute.

Difficilement discernable aussi est le rapport entre les arrivées de Malgaches et de Mozambiques : il semble passer entre 1762 et 1766 à l'avantage des seconds (3). La côte orientale d'Afrique était désormais prépondérante et allait le rester jusqu'à la fin.

En 1764, les Mascareignes étaient rétrocédées au Roi. En 1767, les nouveaux administrateurs arrivaient. Deux ans après leur installation, la traite allait de nouveau franchir une étape.

(1) SAINT ELME LE DUC, *L'île de France*, p. 65. Il cite un texte de juin 1765 (s. i.).
(2) CULTRU, *Un empereur de Madagascar au XVIIIe siècle, Benyowsky*, p. 42.
(3) ALPERS, *The east African slave trade*, p. 6.
JACKSON HAIGHT, *European powers and South-East Africa*, p. 87.
MAC CALL THEAL, *History of Africa south of the Zambesi*, vol. 1, p. 457-458.

C. — LA GRANDE ÉPOQUE (1769-1793)

« Après la réunion à la couronne, aussitôt la liberté du commerce ramena l'abondance comme par enchantement, la protection royale accordée à chaque armateur opéra des effets salutaires, les mers furent sillonnées... (1) ». Cette phrase résume le boom économique qui atteignit les îles après 1767. Par ordonnance du 13 août 1769, tous les Français furent en effet admis à commercer librement dans les mers au-delà du cap de Bonne-Espérance (2).

Toutes les branches du négoce en profitèrent, dont la traite des esclaves qui eut un essor sans précédent ; en vingt-cinq ans, malgré le contrecoup de la Révolution, les entrées serviles furent multipliées par trois. En 1767, il y avait cinq esclaves pour un « habitant », en 1793, le rapport fut de neuf au moins pour un.

A peu près tous les armateurs des îles expédièrent des navires pour la traite des noirs.

Dans un mémoire de 1792, il est dit que « les îles se pourvoient en esclaves aux îles de Madagascar, Quiloa, Zanzibar et Mozambique par de petites expéditions qu'elles y envoient continuellement (3) ». Sur tous les lieux de traite, les Français surent organiser le commerce de main de maître.

Foulpointe, à Madagascar, reçut un directeur des traites qui eut pour mission de centraliser les efforts et d'intensifier les départs. MAUDAVE, de 1768 à 1771, à Fort-Dauphin, BENYOWSKY, de 1774 à 1776 dans le fond de la baie d'Antongil, participèrent aux razzias. A la fin de l'Ancien Régime, 1 000 esclaves environ par an étaient exportés de la Grande Ile vers les Mascareignes (4).

Les résultats furent encore plus abondants pour la côte orientale d'Afrique. A partir de 1770, le nouveau Gouverneur portugais laissa avec bienveillance les Français acheter les esclaves. A Quiloa, un traité fut même signé en 1776 avec le Sultan selon lequel 1 000 esclaves par an seraient fournis aux négociants de l'île de France (5). De novembre 1786 à janvier 1788, près de 3 000 noirs de l'Afrique orientale furent ainsi débarqués au Port-Louis (6), et il est certain que ceci se produisit plusieurs années de suite.

Les Gouverneurs s'en mêlèrent directement, DUMAS n'écrit-il pas au Ministre de la Marine en novembre 1768 : « La traite est dans ce moment, le plus important objet de mon administration. Sans elle point de main-d'œuvre... (7) » ; DESROCHES (gouverneur de 1769 à 1772), en septembre 1771, indique que la traite « a procuré 7 000 esclaves à la colonie » depuis son arrivée (8).

Si la liberté du commerce, la spéculation et l'esprit du gain par les super-bénéfices ramassés peuvent expliquer l'intérêt des armateurs ou même des administrateurs pour cette importation,

(1) MILBERT, *Voyage pittoresque à l'île de France*, t. 2, p. 153 (s. i.).

(2) AZEMA, *Histoire de l'île Bourbon*, p. 120.
Déjà par une ordonnance du 29 novembre 1766 (DELALEU, *Code des îles de France et de Bourbon*, p. 102, s. i.), le commerce d'Inde en Inde avait été permis ; mais cette « ouverture » de l'océan Indien ne semble pas avoir été très ressentie aux îles. Le succès des affaires démarre en 1769.

(3) A. D. Caen, P. D. 44, f° 230, *Mémoire ou idées succinctes du commerce... à l'île de France*.

(4) Le chiffre de 2 000 esclaves de Madagascar donné par J. VALETTE in *Considération sur les exportations d'esclaves malgaches vers les Mascareignes au XVIIIe siècle*, p. 17, est bien trop important. Voir TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 453, Cargaisons prises à Madagascar (1773-1810).

(5) FREEMAN-GRENVILLE, *The east African coast...*, p. 191.

(6) DERMIGNY, *Cargaisons indiennes...*, vol. 1, p. 111 (en note).

(7) Cité *in* SAINT ELME LE DUC, *L'île de France...*, p. 69 (s. i.).

(8) B. M. Quimper, mst 12 CIII, p. 129, *Desroches au duc de Praslin*, 3 septembre 1771.

la raison profonde se trouvait dans l'économie florissante des Mascareignes. On peut appliquer le jugement de DEFOS DU RAU sur Bourbon à l'ensemble des deux îles : « L'île semble en ces vingt années de l'Ancien Régime recueillir le bénéfice de tous ses efforts... elle atteint son maximum de prospérité (1). »

Le café reprit la première place à Bourbon, mais il n'eut plus le monopole des denrées de valeur. A partir de 1771, grâce aux efforts de l'intendant POIVRE, la culture des épices se répandit dans l'île. Bientôt, vers 1782, les muscadiers, les girofliers se multipliaient sur la côte au vent. La cannelle et le poivre contribuaient aussi à l'enrichissement de toute une masse de petits planteurs qui, sur une faible surface, eurent un grand profit. En 1792, l'odeur des 15 000 girofliers dans le quartier de Saint-Benoît se percevait du large... (2).

L'époque des épices venait peu à peu relayer l'époque du café (3).

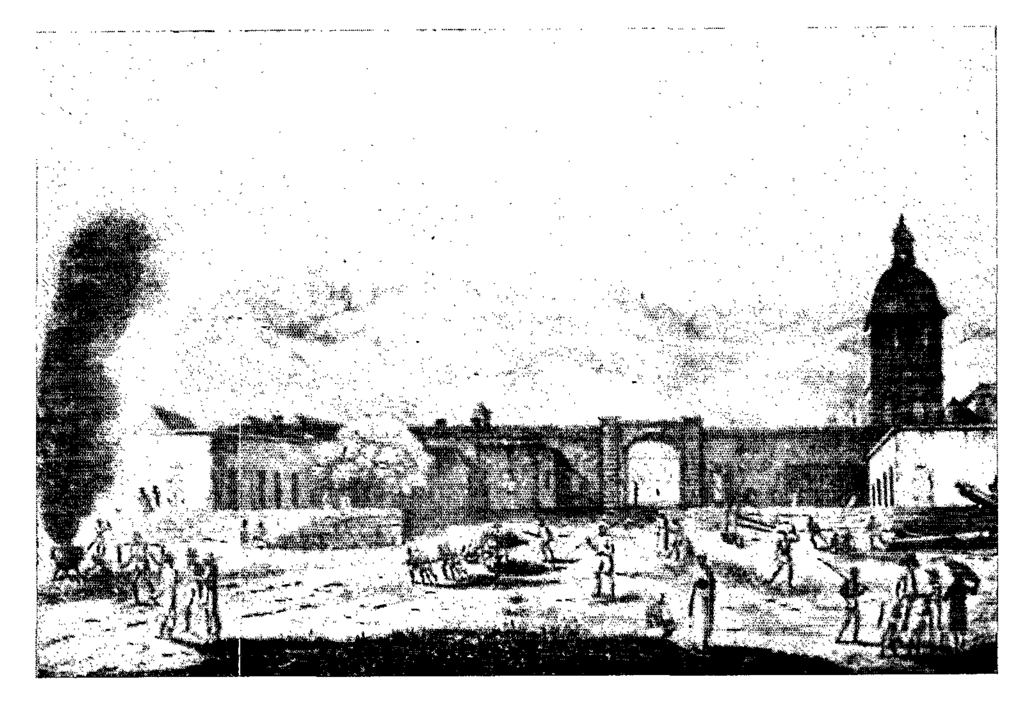
L'extension agricole se porta en outre sur les cultures vivrières. Les inventaires des déclarations des récoltes montrent que la polyculture fut le trait dominant de cette période (4).

Cette orientation économique découlait du rôle qu'on voulait faire jouer aux Mascareignes. Elles ne devaient plus être seulement des points de relâche mais devenir un « entrepôt de forces capable d'opposer en temps de guerre à des armements affaiblis par une longue navigation, des troupes fraîches et des vaisseaux bien équipés (5) ». Dans ce plan, Bourbon fut le « grenier » des Mascareignes. Le maïs, le blé (un tiers ou la moitié moins que le maïs en poids), le riz, le manioc et les légumes secs furent développés.

L'île de France — comparée même à « l'ancienne Tyr (6) » — se réserva le rôle de havre. Sa richesse procéda encore plus de la mer. Ce fut le début de « la route des îles ». En 1787, le Conseil d'État légalisa la prééminence du Port-Louis et le déclara port franc (7), les navires de commerce de quelque nationalité qu'ils fussent eurent le droit de mouillage à condition de faire une déclaration des marchandises et de payer une redevance au trésorier de la colonie, mais les Américains, les Portugais ou les Danois venaient depuis plusieurs années... (8). Par son rôle d'entrepôt de l'océan Indien, le port avait besoin de plusieurs milliers d'esclaves pour manutentionner les marchandises ou pour ravitailler les navires (9).

Comme sa voisine, mais à un moindre échelon, l'île de France fut fournisseuse de « grains nourriciers (10) ». La canne à sucre gagna peu à peu sur l'indigo, et le supplanta définitivement vers 1792 (11). A ce moment, les révolutions de Saint-Domingue, en désorganisant l'industrie sucrière des Antilles, provoquaient une pénurie de sucre sur le marché français et déterminaient les planteurs de l'île de France à se spécialiser dans la canne : la disposition sucrière de l'île avait triomphé.

(1) DEFOS DU RAU, *L'île de la Réunion*, p. 146.
(2) DEFOS DU RAU, *L'île de la Réunion*, p. 145.
(3) LY-TIO-FANE, *Mauritius and the spice trade*, p. 134-136.
(4) BERNARDIN de SAINT-PIERRE, *Voyage à l'île de France*, lettre XIX (description de Bourbon) (s. i.).
(5) SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 36.
(6) A. D. Caen, P. D. 44, f° 222, *Mémoire ou idées succinctes du commerce... à l'île de France*, 1792.
(7) BIOCHE, *L'administration royale à l'île de France*, p. 165.
(8) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 303-304 et 321-323.
(9) A. Brest, M 89, pièce 75, *Poivre au duc de Praslin*, 30 octobre 1767.
(10) A. Toulon, 997 3 A, *Guiran La Brillane et Maillart Dumesle au Ministre*, 11 septembre 1777. POIVRE, *Voyage d'un philosophe*, p. 19-20 (s. i.).
(11) TOUSSAINT, *Le domaine de Beau-Plan*, p. 8.



« La porte est de Port-Louis ». Collection du Mauritius Institute.

L'industrie eut aussi son contingent d'esclaves, par exemple « les forges de MM. ROSTAING et HERMANS » possédaient « 900 nègres pour fabriquer un fer de première qualité (1) ».

Pour mieux percevoir la vitalité des îles, on peut encore se pencher sur les estampes et les tableaux des musées ou des collections privées de la Réunion et de Maurice. Une plantation laisse découvrir sa multitude d'esclaves... Les quais du Port-Louis montrent le va-et-vient des hommes de couleur...

La Révolution ne désorganisa pas la traite, bien au contraire ; en 1791-1793, près de 5 000 esclaves arrivèrent par an aux îles. Les corsaires aidèrent les négociants à continuer l'approvisionnement.

Comment expliquer ces entrées massives, quand on sait que les plantations étaient paralysées par les événements révolutionnaires et que le climat n'était guère au travail (2) ?

Peut-être cet apport culminant trouve-t-il sa raison dans le fait que depuis la fin de 1789, les affranchissements — bon gré, mal gré — étaient très nombreux, et qu'il fallait remplacer les libérés par de nouvelles « têtes de nègres » (3).

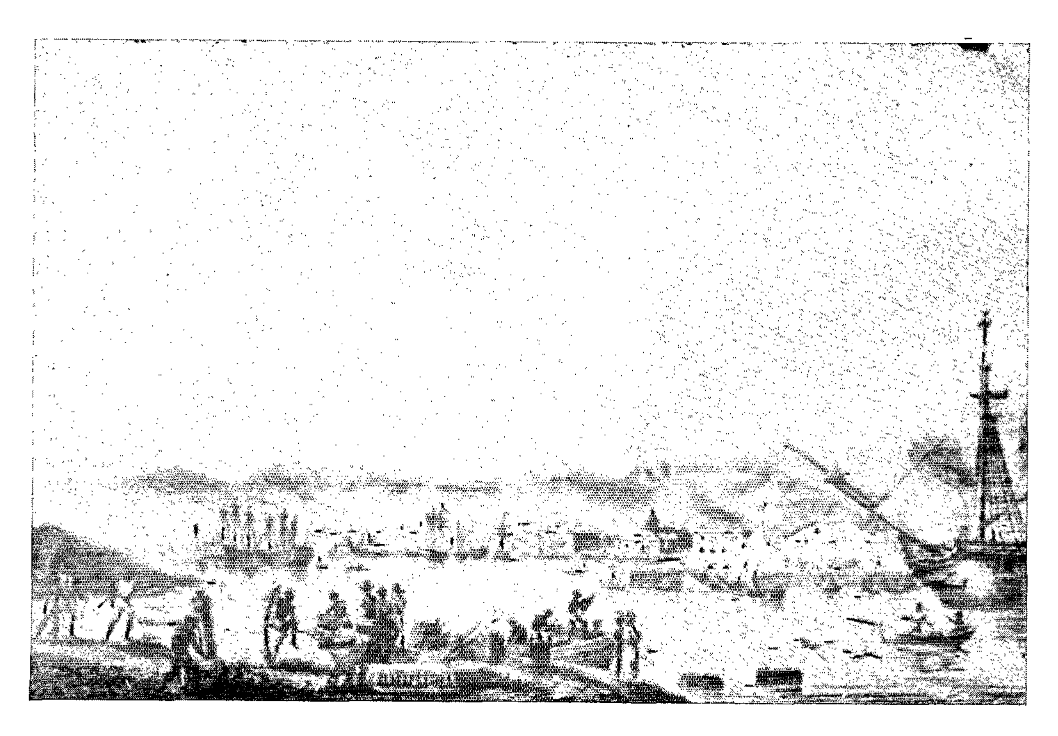
D'autre part, en juillet 1789, les dernières entraves du commerce de Madagascar tombaient : les habitants de l'île de France avaient désormais la permission d'aller faire la traite des esclaves à n'importe quel lieu de la côte de la Grande Ile. Cette facilité supplémentaire a pu influer aussi (4).

(1) TOUSSAINT, *Le domaine de Beau-Plan*, p. 2-3. Il cite le récit de l'explorateur BOUGAINVILLE qui visita les forges en 1768.

(2) HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies françaises...*, t. VI, p. 371-384.

(3) CHANVALON, *Mémoire, in* R. T., t. VI, 1er trimestre 1944, p. 280-303 (s. i.).

(4) A. N. B_{214}, *Le Ministre à M. d'Entrecasteaux*, 31 juillet 1789.



« Trou fanfaron ». Collection du Mauritius Institute.

1794 marqua le reflux du remous révolutionnaire aux îles : le Gouverneur ordonnait la suppression des clubs, expulsait les meneurs... ([1]). Mais l'Assemblée coloniale, craignant des révoltes serviles, suspendait la traite en février, puis en mars ([2]).

Il semblait que la prospérité n'allait plus être troublée par les faits politiques quand arriva au Port-Louis et à Saint-Denis le fameux décret du 16 pluviôse an II (4 février 1794) abolissant l'esclavage.

D. — LA PROHIBITION (1794-1802)

En France, les colonies étaient quelque peu oubliées au profit de « la patrie en danger », mais le principe de l'esclavage depuis 1789 était remis en question. Ce ne fut qu'au début de 1794 que la Convention, sous l'influence de DANTON, fit décréter immédiatement et sans indemnité l'abolition de l'esclavage (16 pluviôse an II). On l'apprit aux Mascareignes en août 1794 ([3]).

Son application « eût été une véritable catastrophe », aussi le gouverneur général MALARTIC et les Assemblées coloniales ne l'appliquèrent-ils pas. Ils interceptèrent même les expéditions du décret adressées à des « sans-culottes » du Port-Louis et de la Garde nationale. La lettre circulaire jointe à l'envoi pouvait leur faire craindre le pire : « Braves citoyens, nous vous envoyons le décret du 16 pluviôse, ce monument de la générosité française... Hâtez-vous de la mettre à exé-

(1) HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies françaises...*, t. VI, p. 389.
(2) NOËL, *L'esclavage à l'île de France pendant l'occupation française*, p. 56.
(3) PITOT, *L'île de France...*, p. 180.

cution. Nous pensons bien que les propriétaires et les plus riches s'y opposeront... Eh bien, courez alors sur les riches et les propriétaires comme sur les ennemis de la chose publique (1). »

Ils se contentèrent de concilier la rigueur du décret avec leurs intérêts. Ils poursuivirent la politique anesthésiante envers les esclaves des deux îles. Ils interdirent seulement la traite « de tout noir quelle que soit sa caste (2) ».

Cet escamotage fut connu assez rapidement en France, et le Directoire décida de faire appliquer le décret. Une véritable expédition fut organisée (4 frégates, 2 200 hommes) sous les ordres des commissaires Baco et Brunel munis de pouvoirs illimités. Arrivés le 18 juin 1796, l'émeute et les mesures défensives prises par les autorités rebelles les firent repartir le lendemain... (3). La traite continua d'être interdite.

Nous avons trouvé aux Archives mauriciennes plusieurs textes réitérant la prohibition. Leur répétition montre que cette législation donnée à contrecœur par l'Assemblée coloniale n'était pas très suivie... (4). Les planteurs n'admirent jamais cette défense qui à terme les aurait ruinés. Ils s'arrangèrent, notamment avec des capitaines corsaires pour la violer de multiples fois (5). Les affaires de fraude devant le Comité de Sûreté furent nombreuses (6).

Un exemple montre la « duplicité » des négociants : sous couvert d'une traite de riz à Madagascar, la *Céline* devait revenir en 1796 à l'île de France avec des « nègres » dont le nom de code était « pagnes fins ». Pour le retour, le contrat stipulait : « Le Capitaine Dumas de la *Céline* observera d'avoir à la tête du petit mât de peroquet un pavillon mi party bleu et blanc... Ce signal sera fait pour se faire reconnaître d'un both qui sera mouillé à la Rivière Noire... Le both aura pour se faire reconnaître du citoyen Dumas, un calçon bleu pendu à la vergue de voile de fortune... Le citoyen s'accostera avec ledit both que lorsqu'il fera nuit... Il recevra du capitaine une lettre ; soudain qu'il en aura pris lecture, il remettra au dit capitaine tous les noirs..., il ne retardera pas le both pour qu'il puisse se rendre de bonheure au lieu où il doit débarquer, c'est-à-dire à Flic en Flacq... Au cas de relâche forcé à l'isle de la Réunion, le citoyen Dumas s'adressera au citoyen Amelin, négociant à Saint-Denis qui lui donnera tout secours... (7). »

Surcouf aussi se fit négrier. La tradition rapporte qu'après avoir débarqué de nuit sa cargaison servile à la Réunion, il reçut la visite de trois commissaires qui constatèrent les traces accusatrices... Il réussit à les inviter à déjeuner et pendant le repas le brick gagna la haute mer... Menacés d'être jetés à l'eau, ils donnèrent leur parole d'honneur qu'ils dissiperaient les soupçons (8) !

(1) Hanotaux et Martineau, *Histoire des colonies françaises...*, t. VI, p. 390.

(2) Azema, *Histoire de l'île Bourbon*, p. 196-197.

(3) Hanotaux et Martineau, *Histoire des colonies françaises...*, t. VI, p. 391-392.

(4) Arrêts de l'Assemblée coloniale de l'île de France interdisant la traite des esclaves au cours des séances du :

20 septembre	1794, A. Maurice Z 3 B — 17 B,	arrêt nº 336.
29 octobre	1794, A. Maurice Z 3 B — 17 B,	arrêt nº 344.
24 juin	1795, A. Maurice Z 3 B — 17 B,	arrêt nº 377.
16 février	1797, A. Maurice Z 3 B — 18,	arrêt nº 635.
22 février	1798, A. Maurice Z 3 B — 18,	arrêt nº 639.

(5) Serveaux, *Les grands corsaires à Saint-Paul de 1793 à 1809, in* R. T., t. 6, 4e trimestre 1943, p. 248.

(6) A. D. Réunion, L 330, *Affaire du citoyen Martineau*, pluviôse an III. — L 330, *Affaire Alegre, Commandant le navire le* Sans-Culotte, thermidor an III. — L 330, *Affaire de débarquement de noirs...*, brumaire an VI.

(7) A. D. Bordeaux, 7 B, *Archives Jean-Marie Le Tellier*, « *négociant armateur à l'île de France* », dossier de la *Céline*.

(8) Surcouf (petit-neveu du corsaire), *Robert Surcouf, un capitaine corsaire*, p. 39, 41.
Ducasse, *Les négriers ou le trafic des esclaves*, p. 223.
Pitot, *L'île de France...*, p. 187-189.

Les entrées frauduleuses peuvent être chiffrées à environ 1 000 individus par an jusqu'en 1797. Avec le déclin des idées libérales, la fraude atteignit à partir de cette date 1 500 à 2 000 « têtes (1) ». « Si la traite n'est point permise, on ne peut pas nier qu'elle soit tolérée » écrit un député de la Réunion envoyé à l'île de France en 1800 (2). « L'ordre colonial » reposant sur l'esclavage était peu à peu restauré.

Le retour du député Jean-François CHARPENTIER de COSSIGNY de PALMA en octobre 1801 termina dans les faits la prohibition ; propriétaire lui-même de plantations à l'île de France, chargé par le Premier consul de faire connaître l'esprit de la Constitution de l'an VIII, il influa sur les autorités (3).

Enfin, la loi du 30 floréal an X (20 mai 1802), émanant du Consulat, permit « la traite des noirs et leur importation dans les colonies au-delà du cap de Bonne-Espérance, conformément aux lois et règlements existant avant l'époque de 1789 (4) ». L'Assemblée coloniale n'avait même pas attendu la loi ; avant sa réception, le 1er messidor an X (19 juin 1802), « sur la proposition d'un membre, l'Assemblée considérant que la suppression de la traite qui dure depuis neuf ans a considérablement diminué le nombre de nègres, et par conséquent la culture des terres, ce qui retarde la prospérité... rapporte ses arrêtés... qui avaient pour objet de suspendre l'introduction des nègres dans la colonie (5) ». Brusquement, le trafic reprit dès les dernières jours de juin 1802 ; mais les Anglais voulaient avoir la maîtrise totale de l'océan Indien et pensaient déjà réduire « ce nid de pirates (6) ».

E. — LE DÉPÉRISSEMENT (1802-1810)

La paix signée à Amiens en mars 1802 ne dura qu'un an. En mai 1803, la guerre entre la France et l'Angleterre recommençait. Le dépérissement qui caractérise la dernière période se situe à l'intérieur de cette lutte.

En août 1803 débarquait au Port-Louis le général de division DECAEN, avec le titre de Capitaine général des établissements français à l'est du cap de Bonne-Espérance. Il réorganisa avec une remarquable maîtrise les Mascareignes.

L'économie décrite pour la période 1769-1793 reste valable sous l'Empire. Quelques retouches cependant furent apportées ; la canne à sucre, à l'île de France, passait au stade industriel (7) ; les travaux de défense s'intensifiaient ; Port-Louis, négligé depuis la Révolution, était amélioré (8).

L'île de France comme « place de commerce », la Réunion comme « magasin agricole » eurent jusqu'en 1807 une réelle prospérité. Cette richesse était néanmoins artificielle puisqu'elle dépendait des prises effectuées par les corsaires contre les Anglais : « Les prises conduites à l'île de France étaient si nombreuses et si riches que les marchés se trouvèrent saturés des produits des posses-

(1) A. N. $C_2 98$, *Cossigny à Lescallier*, 2 novembre 1800.
TELFAIR, *Some account of the state of slavery at Mauritius*, p. 30-31 (s. i.).
(2) A. D. Réunion, L 330, *Gillot L'Etang à l'Ordonnateur de la Réunion*, 25 germinal an IX.
(3) ÉPINAY, *Notes biographiques sur Charpentier de Cossigny, in* Revue historique et littéraire de l'île Maurice, 1891, nº 11, p. 121 et s.
(4) NOËL, *L'esclavage à l'île de France, pendant l'occupation française*, p. 62.
(5) A. Maurice, Z 3 B — 20, arrêt nº 822.
(6) GRAHAM, *Great Britain in the Indian Ocean*, p. 46. Citation du Gouverneur du Cap en 1800.
(7) PRENTOUT, *L'île de France sous Decaen*, p. 191.
(8) BRUSSILOWSKY, *Histoire de l'île Maurice*, p. 300.

sions britanniques dans l'Inde ; et les vaisseaux américains s'y rendaient fréquemment pour s'en procurer à des prix plus avantageux que ceux qu'ils auraient payés à Calcutta (1). »

La main-d'œuvre fut de nouveau recherchée à Madagascar et en Afrique orientale. DECAEN voulut améliorer les résultats, qui paraissaient de nouveau prometteurs (2).

A Madagascar, avant la Révolution, la régie royale avait eu de bons effets. Comme la guerre entre les tribus gênait encore les traitants, le Capitaine général rétablit l'ancien système (3). Le délégué principal, nommé « agent commercial » se trouva à Tamatave ; il eut pour mission « de nouer des rapports amicaux et productifs avec les chefs locaux et de maintenir l'harmonie parmi les traitants (4) ».

De 1 000 à 1 200 esclaves exportés par an de 1802 à 1804, on passa en 1807 à plus de 2 000, mais ce résultat n'eut pas de suite (5).

Pour Mozambique, DECAEN renoua les « amicales relations » avec le Gouverneur, des bâtiments y partirent de nouveau « continuellement (6) », mais les Français y subirent la concurrence des neutres ; les relations s'aigrirent à partir de 1804, et en 1807 le Portugal entrait en guerre contre la France... (7). Quiloa et Zanzibar n'accueillirent qu'avec « mauvaise foi et gêne » les traitants (8).

Le nombre des esclaves de la côte orientale d'Afrique ne fit que diminuer : en 1802, 2 500 au moins étaient importés ; en 1807, 1 500 environ arrivèrent.

Il semblait ainsi que le rapport entre les arrivées de Madagascar et celles de l'Afrique allait se renverser quand les Anglais se firent de plus en plus pressants.

En moins de deux ans, la richesse disparut par le blocus. A la Réunion, des cyclones, en 1806 et en 1807, ravagèrent les plantations. Ne pouvant presque plus communiquer avec Madagascar la famine même apparut (9).

A l'île de France, les Anglais s'installèrent devant les deux ports et interdirent tout trafic (10). L'étau anglais se resserrait, implacable. Après la prise de Rodrigues en 1809, les escadres anglaises eurent une base de ravitaillement commode. Quelques mois plus tard, en juillet 1810 pour la Réunion, en décembre pour l'île de France, la conquête était accomplie. Pour rester les maîtres de l'Inde et de son commerce, ils avaient acquis la maîtrise totale de l'océan Indien.

Après 1810, les esclaves arrivèrent en fraude de Madagascar... (11). En vertu de l'acte de Plymouth de 1807, les Anglais supprimèrent la traite aux « conquered islands » mais après la prohibition française et le blocus anglais, les Mascareignes avaient une nécessité absolue d'esclaves. Le gouverneur de la nouvelle île Maurice, FARQUHAR, chargé d'appliquer la réglementation de

(1) TOUSSAINT, *Histoire de l'océan Indien*, p. 165. (Citation tirée de MILBURN, *Oriental Commerce*, London, 1813, t. II, p. 569.)
(2) HOWE, *L'Europe et Madagascar*, p. 140.
(3) AZEMA, *Histoire de l'île Bourbon*, p. 215. Arrêté du 23 mars 1807.
(4) A. D. Caen, P. D. 101, f° 192, *Réflexions sur Madagascar*, 1807.
(5) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 450.
(6) TOMBE, *Voyage aux Indes Orientales pendant les années 1802-1806*, p. 89 (s. i.).
(7) PRENTOUT, *L'île de France sous Decaen*, p. 445.
(8) A. Maurice, G. A. 77/2, *Mémoire de Dallons au Capitaine général*, 5 fructidor an XII (1804).
GARNERAY, *Voyage, aventures et combats*, p. 119-120 (s. i.).
(9) SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 50.
(10) A. D. Caen, P. D. 101, f° 170, *Decaen à Roux*, 26 août 1809.
UNIENVILLE, *Statistique de l'île Maurice*, p. 284 (s. i.).
(11) ALPERS, *The east African slave trade*, p. 9.

Londres, le reconnut lui-même en février 1811 : « Sans une nouvelle importation d'esclaves, ces îles ne peuvent continuer à cultiver et à produire, et sont appelées à devenir des déserts [1]. »

A partir de 1820 environ, « les engagés » de l'Inde principalement remplacèrent les esclaves. La « condition » avait changé mais les îles ne pouvaient se passer d'apports extérieurs... La grande raison pour laquelle la Réunion poussera la France à la conquête de Madagascar, c'est l'espoir que les Malgaches seront mis à la disposition des Réunionnais comme main-d'œuvre à bon marché...

Pendant plus d'un siècle, des hommes avaient enchaîné d'autres hommes... Des milliers de noirs étaient arrivés dans les deux îles, combien exactement ? On ne le saura jamais bien entendu.

Nous inclinerions en totalisant les cinq périodes pour 160 000 esclaves environ de 1670 à 1810. Ce chiffre ne repose pas sur une source mais sur la totalité des renseignemenrs recueillis et recoupés. Environ un millier d'informations allant des « réflexions » d'intendants-ordonnateurs aux journaux de capitaines, en passant par les statistiques de A. TOUSSAINT...

Par grandes catégories d'origine peut-être environ :

45 % furent des Malgaches.

40 % furent des Africains de la côte orientale (Mozambique et comptoirs arabes).

13 % furent des Indiens.

2 % furent des Africains de l'Ouest (Gorée et Ouidah).

Aux îles, sauf pour les Indiens qui furent surtout des « esclaves à façons » et réservés ainsi à des besognes moins fatigantes, ils eurent principalement deux grandes occupations :

— pour les cultures (café, indigo, canne, épices, cultures vivrières) ;

— pour l'infrastructure (routes, magasins de l'Administration, Port-Louis, défenses).

Ils furent le véritable moteur du développement ; les gouverneurs et les planteurs le surent bien, ils firent tout pour accroître la traite même aux moments les plus difficiles.

DESCROIZILLES, « négociant et planteur à l'île de France, ancien membre de l'Assemblée coloniale », récapitule crûment en 1803 l'opinion de tout un siècle : « Un objet de la plus haute importance pour ces colonies est l'augmentation du nombre des noirs, sans laquelle il est impossible que leur agriculture fasse aucuns progrès sensibles. Heureusement nous ne sommes plus au temps où un préjugé anti-colonial et anti-national aurait fait regarder comme un crime irrémissible la seule mention d'un ordre de choses qu'on avait paru se plaire à représenter sous les couleurs les plus fausses et les plus odieuses. Tous les hommes éclairés des vrais intérêts de l'État sont aujourd'hui convaincus que l'existence des colonies si intimement liée avec la prospérité du commerce et de la marine nationale dépend du maintien de la servitude, seul moyen de contraindre au travail une espèce d'hommes indolents par nature et sur lesquels les affections sociales et les institutions religieuses n'ont aucune prise... [2]. »

Tirade contre-révolutionnaire... qui reflète la psychologie collective des « habitants » des îles et la nécessité pour eux d'avoir de la main-d'œuvre servile.

(1) Cité *in* GRAHAM, *Great Britain in the Indian Ocean*, p. 59.

(2) DESCROIZILLES, *Essai sur l'agriculture et le commerce des îles de la Réunion*, p. 36-37 (s. i.).

CHAPITRE III

LE CADRE MARITIME

I. LE TRAFIC GÉNÉRAL

Pour que les esclaves fussent amenés des lieux de traite, il fallait que des bateaux, des gens, des marchandises vinssent de France. Cette section apparaît ainsi comme la cause profonde du trafic servile.

A. — LE BATEAU

La technique du navire demeure stable pendant le XVIIIe siècle, il n'est que de feuilleter le *Glossaire Nautique* de JAL. Les méthodes de construction et de gréement déjà employées à la fin du siècle précédent continuent, bien qu'aux « maîtres de la hache » succèdent les ingénieurs [1]. Les navires ont certes plus de finesse mais les caractéristiques générales restent les mêmes, les types ancestraux sont repris. Cependant, une évolution se produit : les bateaux sont moins marchands et plus guerriers ; le trafic entre la France et les Mascareignes dépend étroitement de la guerre et de la paix. Les quatre séries de guerre qui ont eu des influences maritimes : guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), de Sept Ans (1756-1763), d'Indépendance américaine (1778-1783), de la Révolution et de l'Empire (1792... 1814), ont joué un rôle essentiel dans la modification des armements.

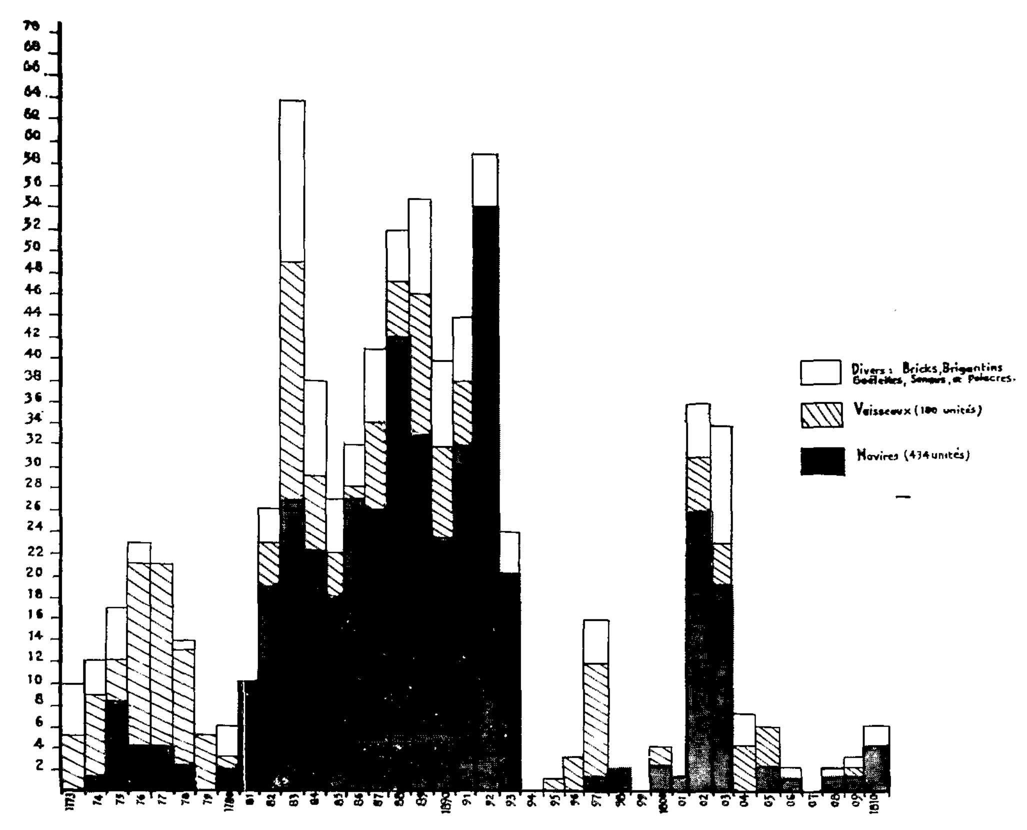
La flûte fut le bateau le plus employé au début. C'était un type commercial large et gros, à « cul rond [2] », qui jaugeait de 200 à 600 tonneaux ; il atteignait même les 1 000 tonneaux. Hollandais de conception, il avait été construit pour porter beaucoup et résister aux coups de mer [3].

Mais à cause de l'insécurité, du faible appui de la marine royale et du rôle que la Compagnie des Indes avait à jouer en qualité de compagnie souveraine, on fut obligé d'altérer ce genre de

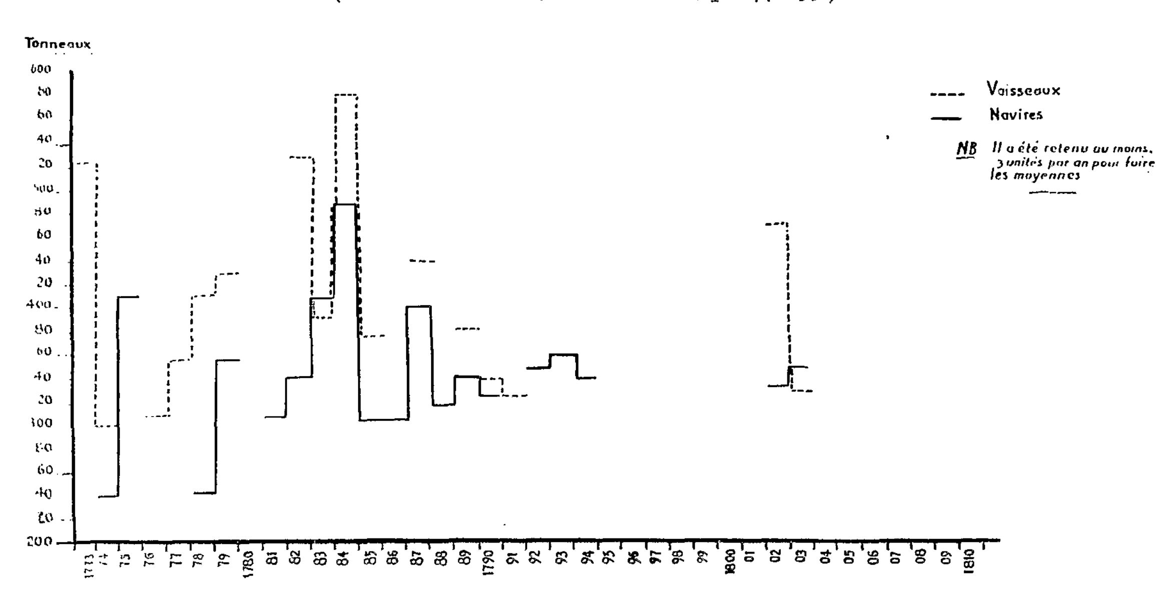
(1) MOUSNIER-LABROUSSE, *Le XVIIIe siècle*, p. 109. Les auteurs parlent de « révolution nautique ». Cette expression qui satisfait l'esprit de synthèse de l'ouvrage semble bien exagérée après étude des archives maritimes. Évolution plutôt... La révolution n'aura lieu qu'au XIXe siècle.

(2) CAUCHE, *Relations...*, *in* Gr. Coll., t. VII, p. 32 (s. i.).

(3) PANCKOUKE, *Encyclopédie méthodique*, t. II, p. 355 (s. i.).
KAEPPELIN, *La Compagnie...*, p. 665.



Nombre des bateaux venant de métropole et arrivés à l'île de France entre 1773 et 1810.
(Source : Toussaint, *Route des îles*, p. 277-299.)



Capacité des navires et des vaisseaux venant de métropole et arrivés à l'île de France entre 1773 et 1810.
(Source : Toussaint, *Route des îles*, p. 277-299.)

bâtiment en navire de guerre. La capacité de la cargaison se trouva réduite relativement, au profit de l'équipage et des canons (1).

En même temps, le navire de guerre fut aménagé en navire de charge pour telle ou telle opération commerciale ; on le déchargeait d'une partie de son artillerie, on disait alors qu'on l'armait « en flûte (2) ».

Cette solution bâtarde causée par la vie internationale et le manque d'argent fut déterminante au milieu du siècle. On se contentait de compléter les moyens de défense en temps de guerre ou lorsqu'une opération militaire était décidée.

L'exemple typique — dans l'océan Indien — fut celui des deux escadres de LA BOURDONNAIS en 1741 et 1745 : sur un total de dix vaisseaux, la Compagnie des Indes lui « arma en guerre cinq de ses navires ». La transformation n'était pas longue, s'avérait bon marché mais les résultats obtenus aux dires de LA BOURDONNAIS laissaient à désirer : n'a-t-il pas qualifié ces navires de « coffres bourrés d'artillerie » !

Pendant la guerre de Sept Ans, on ajouta des canons aux bateaux qui vinrent aux Mascareignes. Après, la mer n'étant pas plus sûre, on fit garder aux plus petits, tels les brigantins, leurs pièces.

Cette influence réciproque entre « guerriers » et « marchands » continua après que la Compagnie, en 1767, eût rétrocédé les îles au Roi, mais les temps avaient changé : le duel franco-anglais avait touché l'océan Indien (3), les bateaux avaient augmenté leur tonnage, la nature de la cargaison au retour s'était alourdie, la voilure s'était développée, parfois les coques étaient doublées en cuivre (4). Depuis 1740 environ, la capacité moyenne était passée de 250 à 400-450 tonneaux (5).

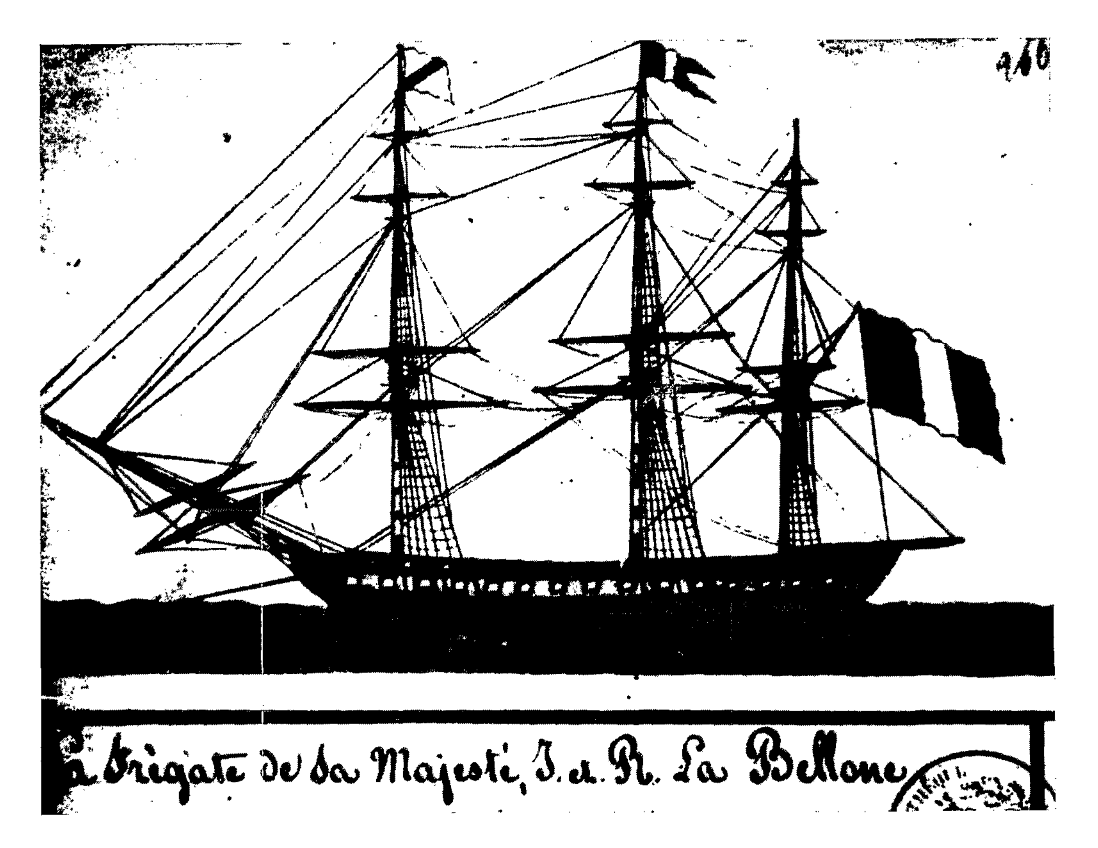
La flûte n'apparut pratiquement plus dans les registres d'amirauté, A. TOUSSAINT, dans *La route des îles*, n'en cite aucune venant de France.

Pour l'essentiel, le trafic fut alors représenté par le navire et le vaisseau (6). Aujourd'hui, ces deux termes sont employés indifféremment, au temps du bailli de SUFFREN ils étaient plus différenciés.

Le navire avait une longueur de 40 m, parfois pour les plus grands il atteignait 60 m, la largeur égalait au tiers ou au quart de la longueur. On distinguait plusieurs sortes de navires en fonction de leur emploi et du nombre de leurs canons (7). A partir de 1790, le nombre de mâts verticaux — deux ou trois mâts — fut souvent mentionné. C'était le bâtiment qui servait le plus.

Le vaisseau arrivait en seconde position. Il était presque exclusivement réservé à la guerre. On a écrit (8) qu'il était le plus « considérable » : si l'on compare le tonnage connu des navires et celui des vaisseaux arrivant à l'île de France, on s'aperçoit qu'il est de très peu supérieur (9). La

(1) WEBER, *La Compagnie...*, p. 518.
(2) JAL, *Glossaire Nautique*, p. 706.
(3) TOUSSAINT, *Histoire de l'océan Indien*, p. 160-161.
(4) RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VI, p. 531.
(5) A. N. 4 JJ 144 B, *Relevé des voyages effectués dans l'océan Indien par les navires de la Compagnie des Indes de 1720 à 1744.*
(6) Voir le graphique, p. 72, source : *La route des îles*, statistique : « long cours : métropole » entre 1773-1810, p. 277-299.
(7) JAL, *Glossaire Nautique*, p. 1060.
(8) WEBER, *La Compagnie...*
KAEPPELIN, *La Compagnie...*
(9) Voir le graphique, p. 72, source : *La route des îles*, statistique : « long cours : métropole » entre 1773-1810, p. 277-299.



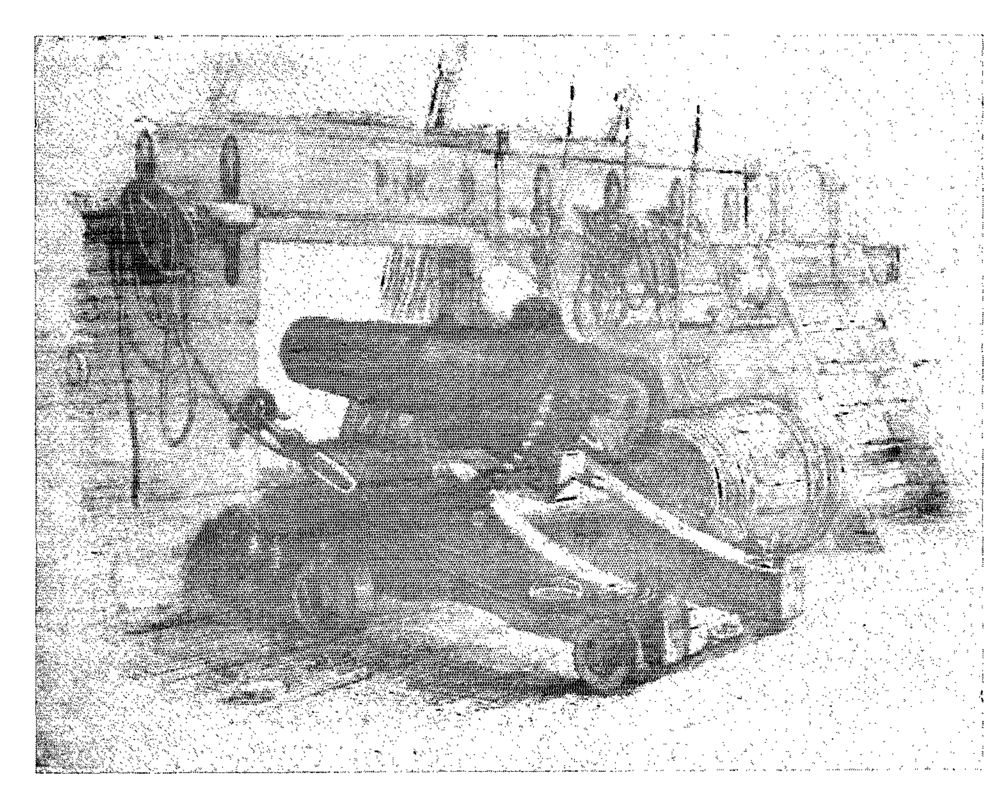
La frégate La *Bellone* à son port d'attache, Port-Louis, île de France.
Dans un rapport de l'inspecteur en chef des signaux du 1er mars 1810. A. D. Caen, P. D. 92, f° 266.

différence vient plutôt de l'emploi du vaisseau ; il était le bâtiment d'escadre par excellence. Il avait au moins deux batteries couvertes, c'est-à-dire deux entreponts garnis de pièces sur chaque bord, des canons sur le pont supérieur tirant en barbette (par-dessus le bordage et sur les gaillards) ; au total 70 à 110 canons pouvaient tirer toutes les cinq minutes avec des équipages exercés (1).

Depuis la fin du XVIIe siècle, les vaisseaux étaient divisés en cinq classes (2), les deux dernières classes correspondaient à la frégate (entre 100 et 400 tonneaux). Celle-ci était donc plus légère, plus fine de carène, destinée à fournir une belle vitesse ; elle n'avait qu'une batterie couverte, et des pièces en barbette sur le pont supérieur et les gaillards.

Taillée comme elle, mais plus petite encore, la corvette (au plus 250 tonneaux) n'avait qu'une batterie en barbette sur le pont et des gaillards armés ; avec ses trois mâts, son importante voilure, sa vingtaine de canons, elle était l'instrument par excellence des corsaires (3).

(1) MOUSNIER-LABROUSSE, *Le XVIIIe siècle*, p. 112.
(2) JAL, *Glossaire Nautique*, p. 1517.
(3) JAL, *Glossaire Nautique*, p. 528.
SERVEAUX, *Les grands corsaires...*, *in* R. T., t. VI, 4e trimestre 1943, p. 246.



« Une caronnade ». Collection du Mauritius Institute.

D'autres bateaux étaient envoyés aux Mascareignes : les senaus, les bricks, les barques... ils seront vus ultérieurement : ils servaient au trafic local ou au trafic « d'Inde en Inde ».

Si la terminologie est assez précise, il faut se faire une idée encore plus nette de ces bateaux : la notion de capacité apparaît très floue à la lecture des documents ; les auteurs parlent du « tonneau », quel est-il ? A quoi correspond-il ?

Il est sûr que tous les bâtiments avaient un tonnage bien médiocre (1) si on les compare à ceux d'aujourd'hui, ils correspondraient aux petites goélettes de la pêche hauturière (2) que l'on voit dans les ports bretons. Il est reconnu aussi que le tonnage des navires de guerre était surestimé pour des raisons politiques ou de prestige, tandis que celui des navires de commerce péchait par défaut du fait de la crainte des taxes ou de la douane (3). Ces affirmations sont insuffisantes, une définition chiffrée s'avère nécessaire.

Le tonnage s'exprime en tonneaux de jauge : il s'obtient par la mensuration des dimensions intérieures du bâtiment. Les négociants bordelais estimaient la capacité des bâtiments dont ils se servaient pour le transport des vins, par le nombre de barriques qu'ils pouvaient charger dans les cales, et l'unité de mesure qu'ils choisirent fut le volume de quatre barriques posées debout. Autant de fois un navire contenait ce volume, autant il jaugeait ou « portait » de tonneaux.

(1) DESCHAMPS, *Les pirates...*, p. 116.
(2) RINCHON affectionne cette comparaison, in *Les armements...*, p. 14.
De même GASTON-MARTIN, *L'ère des négriers*, p. 28.
(3) MORINEAU, *Jauges et méthodes de jauges...*, p. 116.

Le tonneau de jauge fut officialisé par l'ordonnance de COLBERT de 1681 : il correspondait à un solide imaginaire de 42 pieds cubes, ou 1,44 m³ (1).

Par extension, le poids de ce volume, ou tonneau d'encombrement — qui pesait le poids des quatre barriques — s'employa pour considérer la cargaison et valut 2 000 livres, ou 979 kg (2).

Si le tonneau de jauge est reconnu comme une mesure de valeur incontestable (3), il convient encore de distinguer entre le tonnage brut et le tonnage net. Le premier est la capacité totale du navire, le second sa capacité réellement utilisable pour la cargaison, déduction faite par conséquent de la place réservée à l'équipage et aux services de la navigation. Empiriquement, le tonnage net s'établit par une déduction de 10 %.

Au XVIIIe siècle, les chiffres de tonnage donnés par les documents maritimes correspondent au tonnage net (4).

Dernière remarque, le tonnage de jauge d'alors valant 42 pieds cubes, donc 1,44 m³, était plus petit que le tonneau de jauge actuel qui vaut 2,83 m³. Ainsi un navire jaugé autrefois 1 000 tonneaux net et par conséquent 1 100 brut ne mesurerait aujourd'hui que 559 tonneaux brut !

Ces précisions nous paraissent essentielles vis-à-vis des statistiques étudiées. Elles servent aussi à établir des comparaisons plus justes entre maintenant et le temps passé... Bateaux minuscules en effet — le paquebot *France* fait 66 000 tonneaux de jauge brut... — encore plus perdus sur les océans après les correctifs qui viennent d'être énoncés.

B. — LE BORD

La préoccupation essentielle consistait pour les armateurs à loger dans ces étroits espaces un maximum d'individus, de marchandises et de nourriture. Le bateau était presque toujours rempli jusqu'au débordement : comment pouvait-on concilier le maigre volume imparti et les nécessités d'un long voyage ?

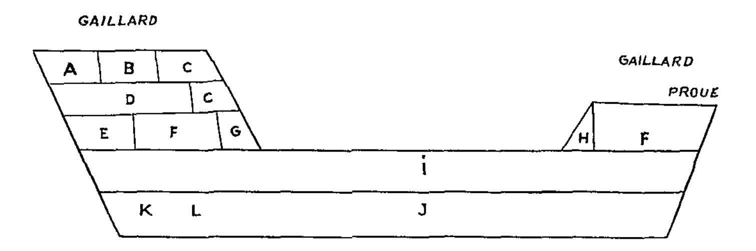
L'équipage.

Un vaisseau de 200 à 300 tonneaux devait régulièrement avoir un personnel de 60 hommes, état-major compris,

de 300 à 400 tonneaux	: 95 hommes
de 400 à 500 tonneaux	: 115 hommes
500 tonneaux	: 135 hommes
600 tonneaux	: 155 hommes
700 tonneaux	: 185 hommes
et 900 tonneaux et plus	: 205 hommes.

(1) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 33.
(2) Séparons bien encore les deux notions :
— tonneau de jauge : c'est un volume, il s'applique au navire lui-même ;
— tonneau d'encombrement : c'est un poids qui s'applique à la cargaison.
(3) MORINEAU, *Jauges et méthodes de jauges...*, p. 28.
(4) WEBER, *La Compagnie...*, p. 245.

Pour les navires marchands, l'équipage était moins nombreux : d'une manière approximative, on peut déduire des chiffres recueillis qu'ils montaient environ un homme par 10 tonneaux (1). Cette relation doit être corrigée si l'on remarque que les petits navires embarquaient proportionnellement plus d'hommes que les grands. Ainsi la *Méduse* — navire marchand — qui jaugeait 300 tonneaux avait un équipage de 60 hommes environ (2).



Coupe schématique d'un Bâtiment

A. Chambre du Capitaine
B. Chambre du Conseil
C. Chambres des Officiers
D. Grande chambre
E. Sainte-Barbe
F. Logements de l'équipage
G. Cambuse
H. Soute à voiles
I. Entrepont
J. Cale
K. Soute pour l'avitaillement
L. Barriques à eau

Les officiers majors étaient recrutés dans la petite noblesse et dans la bourgeoisie. Au temps de la Compagnie, des familles s'attachèrent de père en fils à son service, s'alliant par des mariages avec la direction parisienne : Antoine Boucher, le futur Desforges-Boucher, gouverneur de Bourbon, qui avait été un moment officier de marine, épousa en 1709 une demoiselle Gouzronc dont la famille armait pour la sardine et fournissait du biscuit à la Compagnie des Indes... (3).

Quand la Compagnie fut supprimée, ses « officiers bleus » purent entrer dans le corps des officiers de la Marine du Roi — « officiers rouges » — avec les grades dont ils étaient titulaires dans la Marine des Indes.

Les jeunes qui se destinaient à servir entraient comme cadets vers 16 ans, puis ils débutaient dans le service actif comme enseignes ad honores. Après plusieurs voyages et deux examens, ils étaient nommés seconds enseignes et suivaient la hiérarchie.

Les différents grades étaient à partir de second enseigne : premier enseigne, second lieutenant, premier lieutenant et capitaine. Il fallait deux ou trois campagnes au moins pour avoir de l'avancement.

Les appointements allaient de 300 livres par mois pour le capitaine, à la gratuité pour les cadets et les enseignes ad honores ; ceux-ci étant considérés volontaires, ils ne touchaient pas de traitement.

Les capitaines recevaient des indemnités pour leurs frais de table, et pour les passagers : en tout quelques dizaines de sols supplémentaires (4).

Tous les officiers avaient droit au port-permis, en vertu duquel ils pouvaient rapporter en France une certaine quantité de marchandises qu'ils revendaient. Pour un capitaine, cette tolérance se chiffrait jusqu'à 12 000 livres en temps de guerre. Dernière source de revenus : les

(1) A. N. 4 J J 86.
Toussaint, *La route des îles*, p. 35.
(2) Lougnon, *Le mouvement...*, p. 107, en note.
(3) Lougnon, *L'île Bourbon pendant la Régence*, p. 26.
(4) Weber, *La Compagnie...*, p. 526-528.

produits de la fraude, souvent le port-permis était dépassé ; à peu près tous ont « pacotillé », dont le plus illustre des marins, LA BOURDONNAIS (1).

Le capitaine seul avait droit à une belle cabine au second étage du « château de poupe » ; elle communiquait avec la chambre du conseil. Si le navire avait trop de monde, ces deux salles accueillaient pour la nuit les officiers ; autrement, comme sur le *Marquis de Castries*, vaisseau de 700 tonneaux, ils logeaient dans de petites chambres, à l'entrée du pont pour surveiller les manœuvres (2).

L'état-major avait des repas variés, copieux ; un maître coq ou plus fréquemment un ou deux domestiques faisaient le service (3). Pas de piquette à cette table : vin de Provence pour certains, Malaga — fort prisé à l'époque — pour d'autres (4). En 1691, sur l'initiative de PONTCHARTRAIN, une ordonnance avait défendu d'embarquer « vaches, cochons, truies, canards, oies et poulets d'Inde, étant informé que c'est de là que vinrent l'infection qu'il y a sur les vaisseaux », par les livres de compte, il semble que ce règlement resta lettre morte.

Le dernier des officiers majors (5) était le chirurgien. Trois édits avaient codifié son statut : en 1681, en 1717, et en 1767. Leur répétition montre le peu de cas que l'on en faisait : en effet, chaque édit rappelait l'obligation « de prendre un chirurgien pour toute navigation qui ne sera point cabotage » et la nécessité que cet homme de l'art fût « capable ». Avec de mauvais instruments, parfois rouillés, il agissait empiriquement et en définitive apparaissait comme un bien médiocre praticien devant le scorbut ou la diarrhée (6). Il avait droit au tiers de ce que gagnait le capitaine, sa solde était à peu près celle du second lieutenant, mais elle différait suivant la taille du navire.

Depuis une ordonnance royale du 2 juin 1694, il fallait aussi embarquer un aumônier pour dire les prières et présider les cérémonies funèbres. Il était nourri à la table du capitaine et ses appointements ne devaient pas être inférieurs à 30 livres. Il appartenait à l'une des congrégations suivantes : carmes, capucins, jacobins, cordeliers, récollets ; à destination de l'océan Indien, la majorité était constituée de lazaristes. Parfois, « il n'engendrait pas la mélancolie... (7) ». Il y avait des accommodements avec l'Église, les rôles d'armements portaient souvent la mention : « dispensé d'un aumônier ne s'étant pas trouvé suivant le certificat de Monseigneur l'évêque... (8) ».

L'écrivain chargé de la comptabilité et de la tenue du journal n'était pas davantage un membre obligatoire de l'équipage ; la fonction était assurée la plupart du temps par un lieutenant. Dans bien des cas, le journal se résumait à un catalogue de mesures nautiques avec en marge les croix indiquant les morts (9).

Au-dessous des officiers composant les états-majors, existait une hiérarchie d'officiers mariniers ; ils se recrutaient parmi les pilotins et se répartissaient par spécialités dans les diffé-

(1) MAHÉ de LA BOURDONNAIS, *Mémoire des isles de France et de Bourbon...*, p. 185, note de A. LOUGNON (s. i.).
(2) BERNARDIN de SAINT-PIERRE, *Voyage à l'île de France*, p. 37 (s. i.).
(3) A. N. C_5A_4, pièce 1, *Décompte des officiers, matelots, etc., du* Desforges (vers 1771).
(4) CHICHE, *Hygiène et santé...*, p. 24 et 28.
(5) A. N. C_5A_4, pièce 1, *Décompte des officiers, matelots, etc., du* Desforges (vers 1771).
(6) CHICHE, *Hygiène et santé...*, p. 35-37.
(7) GUËT, *Les origines de l'île Bourbon...*, p. 147.
SOTTAS, *Histoire de la Compagnie royale des Indes Orientales*, p. 195, 208.
(8) RINCHON, *Le trafic d'après les livres de commerce...*, p. 150.
(9) A. N. 4 JJ 86.
A. Maurice, NA 23/10/26, *Acte de dépôt par M. de Châteauneuf, capitaine de l'*Aventurier, 1777.

rents corps de maistrance : maîtres d'équipage, charpentiers, calfats, canonniers, contremaîtres, voiliers, composaient ce corps intermédiaire (1).

Enfin l'armurier, le maître valet parfois, et le tonnelier de qui dépendait la conservation de l'eau, comptaient aussi parmi la maistrance.

Le reste de l'équipage, « gens inconnus, ramassés de toutes parts », était recruté au petit bonheur. Bretons en grande partie, ils essayaient de fuir la famine et les épidémies de cette France du XVIIIe siècle.

Avant le départ, chaque matelot recevait une petite avance ; ce n'était qu'au retour et après l'inspection du contrôleur des classes que le montant des gages était remis, déduction faite des avances et de six deniers par livre de solde en faveur de la caisse des Invalides. Mais comme le disait GARNERAY : « L'état ne payant pas à cette époque avec une parfaite régularité ou pour être plus véridique ne payant jamais la somme due aux équipages, nous nous trouvions dans une grave pénurie d'argent (2). » Ils logeaient entassés dans les gaillards et dans les batteries. Leurs rations dépendaient du bon vouloir du capitaine. Malgré les ordonnances prises en septembre 1683 et en août 1689, leurs repas étaient à base de légumes secs, de fèves « abreuvées d'huile ou de graisse » et de salaisons. Par jour, chaque homme avait droit à 3/4 de pinte de vin coupé d'eau et à 1/5 de pinte d'eau-de-vie (3). Fréquemment, de l'eau-de-vie était distribuée en plus (4) avant une tempête ou un combat. Parfois, l'effet catalyseur avait de funestes conséquences : ainsi, en 1671, la frégate la *Gloire* « creva sur des récifs », car « toute la maistrance a manqué, étant tous saouls (5) ». Ces « gens sales, débraillés, couverts de misérables haillons », « matelots aux costumes d'une déplorable maturité, brillant de goudron (6) », avaient en effet des conditions de vie abominables. Leur fortune se résumait en « de vieux habits usés », en des « gilets usés », en des « chemises usées », en des « caleçons usés », ou encore en des « vieux vêtements », des « vieux chapeaux », des « mauvaises chemises », des « mauvaises culottes », rarement des mouchoirs, quelquefois des « andouilles de tabac (7) ».

Les passagers.

A chaque voyage, en moyenne, une bonne dizaine de personnes embarquaient pour rejoindre les Mascareignes (8) : administrateurs allant rejoindre leur poste, « voyageurs naturalistes », cadets

(1) A. N. C_5A_4, pièce 1, *Décompte des officiers, matelots, etc., du* Desforges (vers 1771).
DUCASSE, *Les négriers ou la traite des esclaves*, p. 71.
WEBER, *La Compagnie...*, p. 529.

(2) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 40 (s. i.).

(3) CHICHE, *Hygiène et santé...*, p. 23-24.
Voir à titre de comparaison : MORINEAU, *Rations de marine...* et FILIPPINI, *Le régime alimentaire...*, *in* Annales (économies, sociétés, civilisations), novembre-décembre 1965, p. 1150 et s., p. 1160 et s.

(4) A. N. C_5A_2, pièce 58, *Rapport de Maudave au duc de Praslin*, sur son voyage de Lorient à l'île de France, 5 août 1768.

(5) A. N. C_5A_2, pièce 28, *Extrait d'une lettre de M. Vally*, 6 septembre 1761.

(6) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 4-5 (s. i.).

(7) A. Lorient, 2 P 71 VII, liasse C (1768) } *Inventaires des hardes des morts.*
1 P 92 *bis* (1733) }
A. Maurice, OC 63/1, *Registres des inventaires des effets des marins décédés à l'hôpital du Port-Louis* (1783-1788).

(8) Il faut mettre à part les premiers voyages qui avaient un nombre bien plus élevé de passagers, ainsi la première expédition de la Compagnie de 1664 avec 4 bateaux (une frégate, une flûte, un vaisseau et une goélette) amena à Fort-Dauphin 518 passagers. Cf. BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 59-60.

de famille voulant faire fortune, mais en outre, « libertins » et « crapuleux », « boutefeux », « filles perdues »... ; une liste exhaustive des passagers donnerait une bonne idée des groupes sociaux qui ne se sentaient pas à l'aise dans le royaume (1).

Tous se plaignaient de l'exiguïté des locaux (2). Les officiels étaient privilégiés : ils avaient droit à « un petit réduit en toile dans la grande chambre » ou s'ils avaient rang de commandant, de gouverneur ou d'ordonnateur, on leur allouait la chambre d'un officier (3).

La majorité logeait dans la Sainte-Barbe : « C'est le lieu où l'on met les cartouches et une partie des instruments de l'artillerie ; le maître canonnier a l'inspection de ce poste et y loge ainsi que l'écrivain, l'aumônier et le chirurgien-major (4). » Les repas étaient pris dans la grande chambre : bancs, caissons, une grande « table à manger » constituaient l'ameublement (5).

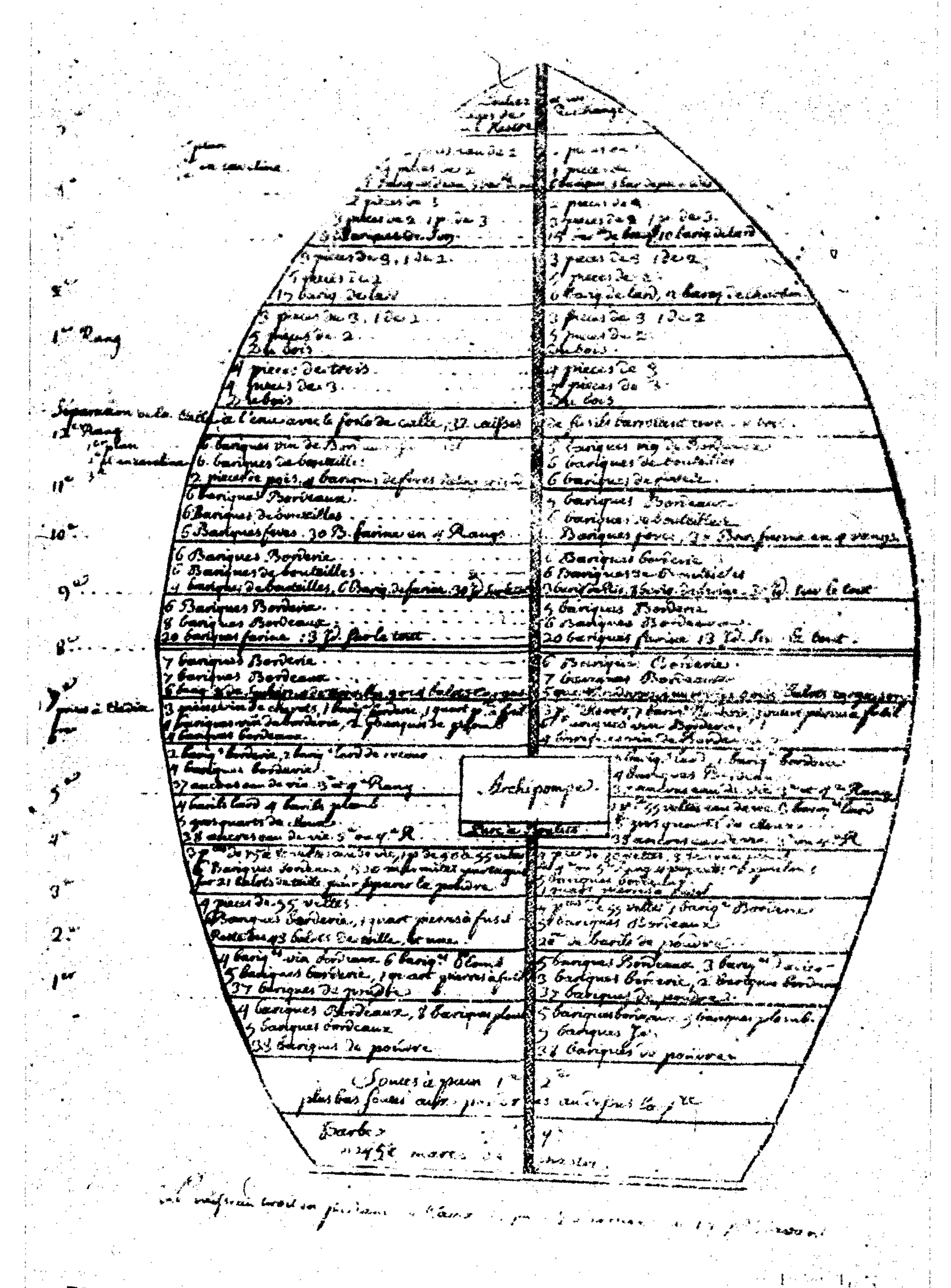
Il est facile d'imaginer les inconvénients de la traversée : hygiène inexistante, promiscuité de tous les instants, nourriture avariée, eau douce devenue saumâtre, sans compter les dangers naturels. Chaque bateau à l'arrivée à l'île de France avait de « nombreux scorbutiques (6) ». Pour le *Marquis de Castries*, arrivé en 1768 : « quelques matelots semblables à des spectres assis sur le pont ; des écoutilles ouvertes s'exhalait une vapeur infecte, les entreponts pleins de mourants, les gaillards couverts de malades qu'on exposait au soleil et qui mouraient en nous parlant » ; en faisant la part des sentiments dont l'auteur (7) sait si bien rehausser la description, les faits racontés sont exacts : le bateau avait quatre-vingt-dix malades, et onze personnes étaient mortes depuis le départ. En 1773, la *Marquise de Marbœuf* se trouvait dans un état similaire : « M. le baron BENYOWSKY est très dangereusement malade, souffrant beaucoup du mal escorbutique, Madame la baronne et Mademoiselle sa sœur sont malades, plus de douze matelots sont escorbutiques dont quatre très malades, en outre les vivres frais commençant à être en petit nombre, n'ayant à bord que pour quinze ou vingt jours de volayes (*sic*), les officiers sont contraints à manger des vivres salés (8). »

Ces deux navires transformés en hôpitaux flottants sont connus parce qu'ils transportaient l'un un littérateur, l'autre un futur empereur... Les auteurs étaient surtout frappés par les accidents exceptionnels et caractéristiques. Si l'on peut juger par toutes les pièces examinées, ces cas extrêmes étaient plutôt rares, cependant le scorbut restait le gros souci toujours présent.

La cargaison.

Avec les vivres et les pièces à eau pour le voyage, les marchandises s'entassaient avec ordre dans l'entrepont et la cale (9). Aux Mascareignes, on achetait de tout : le pays produisait fort peu

(1) Ainsi pour les protestants qui allaient avant la révocation de l'édit de Nantes (1685) à Fort-Dauphin et à Bourbon ; voir à ce sujet : BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 46.
(2) TOMBE, *Voyage aux Indes Orientales...*, p. 3 (s. i.).
(3) BERNARDIN de SAINT-PIERRE, *Voyage à l'île de France*, p. 37 (s. i.).
(4) BERNARDIN de SAINT-PIERRE, *Voyage à l'île de France*, p. 38 (s. i.).
(5) A. Maurice, Na 25/3/20, *Inventaire du vaisseau le* Salomon (s. d.).
(6) A. N. $C_3 12$, *Bellecombe au Ministre*, 20 octobre 1767.
A. N. $C_5 A_2$, pièce 58, *Rapport de Maudave au duc de Praslin*, sur son voyage de Lorient à l'île de France, 5 août 1768.
(7) BERNARDIN de SAINT-PIERRE, *Voyage à l'île de France*, p. 38 (s. i.).
(8) A. N. $C_5 A_3$, pièce 149, *Rapport du chirurgien major du vaisseau la* Marquise de Marbœuf, 14 juillet 1773.
(9) B. N., Ms. Fr. 9090, *Voyage de M. le chevalier d'Albert dans les Indes Orientales*, Plan d'arrimage de la *Sirène* (1724).



Plan d'arrimage de la Sirène, armée pour les Indes en 1724

B.N. Ms. fr. 9090

de ce qui était nécessaire aux colons européens, aussi les inventaires des assortiments pourraient servir à une étude de la vie quotidienne des deux îles. En premier lieu figuraient les vins rouges et blancs (1), accompagnés de l'eau-de-vie et du genièvre. Ils étaient d'un excellent rapport : en décembre 1777, les armateurs de Marseille rappelaient au capitaine commandant le *Sartine* que son confrère BREMOND, en 1772, avait vendu son vin 300 à 400 livres la barrique à l'île de France ; ils ajoutaient que le vin de Provence atteindrait sûrement 400 à 600 livres en septembre ou octobre 1778 par la peur de la guerre ; et de leur propre aveu, la barrique ne leur revenait au départ qu'à 70 livres au plus (2). Venaient ensuite les provisions de bouche de toutes sortes : fromages, saucissons, thon mariné, vermicelle, chocolat, prunes, amandes, anchois...

Le troisième article principal était constitué par les textiles : draps d'Elbeuf et de Louviers, soieries de Lyon, passementerie, plumes de Hollande...

Les cargaisons portaient ensuite le bric-à-brac d'usage domestique, allant de la marmite en fer aux « tables de nuit de joli goût ». La catégorie des produits bruts et semi-ouvrés comprenait le bois, l'acier, le cuivre en feuilles ou en fils, le fer, le goudron, le plomb en saumon... (3).

Dans cet attirail hétéroclite se trouvaient les marchandises pour la traite à Madagascar ou à la côte orientale d'Afrique : « fusils de traites », verroteries, toiles de couleur vive, mauvaise poudre, couteaux flamands... (4). En dernier lieu venaient les espèces sous forme de piastres d'Espagne.

En fait, il fallait tout importer (5) ; BERNARDIN de SAINT-PIERRE avec raison notait : « Je ne connais point de coin de terre qui étende ses besoins si loin. Cette colonie fait venir sa vaisselle de Chine, son linge et ses habits de l'Inde, ses esclaves et ses bestiaux de Madagascar, une partie de ses vivres du cap de Bonne-Espérance, son argent de Cadix et son administrateur de France. »

En vertu de son monopole, la Compagnie était en principe la seule personne qui pouvait introduire aux Mascareignes des marchandises. Elle avait un bénéfice de 100 % (6). Après 1769, on continua à penser ainsi : « Un vaisseau bon voilier qui partirait en décembre d'Europe arriverait icy en avril et il déposerait une cargaison de bons comestibles. Le produit de cette cargaison partirait en décembre pour l'Europe en lettres de change et l'on peut évaluer à 100 % le bénéfice au moins (7). » La cargaison « convenable en tout temps », selon BLANCARD, rapportait donc gros : malgré toutes les peines, on comprend mieux la volonté d'arriver jusqu'aux Indes orientales ; il suffisait que le voilier fût « bien armé », bien commandé et du port de 300 à 400 tonneaux (7).

Ainsi les accidents, les coups de vents, « les tonnerres », les voies d'eau, la maladie, la mortalité (8), ne décourageaient pas ces hommes. Le « tableau pathétique » du naufrage du *Saint-Géran* dans *Paul et Virginie* est intéressant pour l'analyse de cette littérature « sensible » du XVIIIe siècle (9), mais il ne correspondait à rien de réel : depuis la découverte des Mascareignes,

(1) Au début du XIXe siècle, on estimait la consommation de vin, à l'île de France, à 15 000 bouteilles par jour pour la population « libre », soit 12 000 personnes ! (BLANCARD, *Manuel du commerce...*, p. 56, s. i.).
TOMBE, *Voyage aux Indes Orientales...*, p. 87 (s. i.).
(2) RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VI, p. 594.
(3) BLANCARD, *Manuel du commerce...*, p. 50-56 (s. i.).
(4) A. Maurice, HB 16, pièce 3, *Journal des dépenses faites pour la traite du Roi à Madagascar* (année 1767).
(5) DERMIGNY, *Cargaisons indiennes...*, vol. 2, p. 30 et s., p. 255 et s.
(6) SCHERER, *Histoire de la Réunion*, p. 16.
(7) A. des Affaires étrangères, B III, 441. Cité dans RAMBERT, *Histoire du commerce...*, p. 594, note 6.
(8) En moyenne, 20 % des marins ne revoyaient pas le port de départ (CHICHE, *Hygiène et santé...*, p. 64).
(9) MOUNET, *La pensée française au XVIIIe siècle*, p. 137-150.

les *Saint-Géran* pouvaient se compter par dizaines. L'on avait de bonnes raisons commerciales de continuer : bénéfice à l'aller et bénéfice au retour (1). Bourbon et l'île de France fournissaient de l'indigo, du coton, des épices (girofle et muscade), de la canne, cependant, le café constituait de loin la principale denrée d'exportation. Ces avantages apparaissent substantiels là encore : ainsi pour le café acheté aux colons de Bourbon jusqu'en 1730 8 sols la livre pour favoriser la culture du caféier, puis ramené progressivement à 6 sols en 1731, 5 sols en 1738, 4 sols en 1744 et revendu en France 11 à 12 sols la livre et même 17 à 18 sols pour les grains de qualité exceptionnelle...

Des bateaux et des hommes pour la « cargaison » : cette relation a été vraie de tout temps ; cependant à cette époque dans cette partie du monde, elle prend un sens propre.

C. — LE VOYAGE

Jusqu'au début du XIXe siècle, le grand voyage maritime était encore une aventure. Une étude des noms de bateaux montre les craintes et les aléas de la navigation : le marin qui partait vers les Mascareignes se recommandait à un Saint-Patron, ou se plaçait sous la protection de la Vierge ; les navires de guerre avaient des noms mythologiques ; on se mettait de même dans la mouvance d'un prince, d'un duc ou d'un marquis... Le choix du nom affirmait les qualités du bâtiment capable de braver « la Fortune (2) ». Sentiment collectif face à l'inconnu : il apparaissait comme l'un des symboles du grand commerce d'outre-mer, car trafiquer avec les Indes orientales constituait une autre entreprise que d'échanger des marchandises avec les Antilles ou le continent américain.

Le voyage était pénible, long, et le risque grand ; pour la durée comme pour la distance à parcourir, il n'y avait aucune comparaison entre la traversée de l'Atlantique et le large périple autour du continent africain, avec les côtes du Brésil parfois, puis l'océan Indien pour terminer par le golfe du Bengale.

Que signifiaient ces Indes orientales ? Un monde trop lointain, Madame de Sévigné ne croyait-elle pas se trouver au bout du monde après avoir descendu la Loire et être en Haute-Bretagne ? Un monde inconnu où l'on aurait pris, selon La Fontaine, Vaugirard pour Rome (3) ? Ou une source de tracas pour les Ministres de la Marine du Roi ?

Un marchand de Saint-Malo, Pyrard de Laval, donne la réponse (4) : « Sous le nom d'Indes orientales, nous connaissons les costes d'Afrique et d'Asie, avec toutes les isles et presqu'isles de notre hémisphère qui sont la mer des Indes ou au-delà du cap de Bonne-Espérance en allant Zanguebar, l'isle Dauphine, les costes d'Arabie et de Perse, celles de l'empire du Mogol avec l'Inde, celles de la Chine ; les isles Maldives, de Ceilan, de la Sonde, du Japon, les Philippines et les Moluques. »

Vers 1660-1675, les principes de la navigation de l'Inde furent bien réglés : on connut le phénomène essentiel, l'alternance des moussons ; on devait arriver dans l'océan Indien pour en profiter avant une certaine date et gagner facilement la côte de Coromandel (5).

(1) Tombe, *Voyage aux Indes Orientales...*, p. 85 (s. i.).
(2) Toussaint, *La route des îles*, p. 29-30.
(3) La Fontaine, *Fables*, Le singe et le dauphin.
(4) Pyrard de Laval, *Navigation aux Indes Orientales...* (s. i.).
(5) A. N. $C_2$62, *Mémoire de l'abbé Carré*, 1675, agent de Colbert dans l'Inde.

Les cartes avec leurs nombreuses erreurs de détail et de déclinaison (1) représentaient mal les routes. Par la petitesse de leur échelle, elles n'étaient pas valables, et beaucoup de hauts-fonds et d'écueils n'avaient pas été repérés. Parmi les travaux français, deux sortent de la médiocrité : l'un de 1714 synthétise l'expérience acquise par cinquante ans de pratique des mers des Indes (2) ; l'autre ne date que de la fin du XVIIIe siècle, considéré comme le routier le plus sûr, c'est le *Neptune Oriental* de d'APRÈS de MANNEVILETTE (3).

Les instruments étaient le compas, l'astrolabe, l'arbalète et le quartier de Davis ; on se repérait sur le soleil dans la journée, sur les étoiles de la Croisade, ou Croix du Sud, la nuit venue.

Au temps de la Compagnie, l'expédition de chaque navire était décidée par la direction parisienne. Elle rédigeait pour le capitaine concerné un mince cahier de format tellière (4) intitulé : « Instructions pour le Sieur..., capitaine du..., destiné pour... ». Le directeur résidant dans le port — Nantes puis Lorient — le lui remettait. Une fois que tout était prêt (5), que les derniers ordres avaient été communiqués, que le code des signaux avait été remis pour se reconnaître en mer, la voile était mise, la brise « ventant joli frais (6) ». L'écrivain, de sa main malhabile, marquait sur la première page du journal de bord : « au nom de Dieu soit fait le voyage... ».

Les départs se faisaient de Nantes ou de Paimbœuf, mais à partir de 1734, Nantes perdit le siège exclusif de la Compagnie et ce fut Lorient — L'Orient comme on l'orthographiait — ce « port perdu » sur le littoral de Bretagne à la hauteur de l'île de Groix, qui fut choisi pour ce commerce exclusif. Au fond du Scorff et du Blavet, l'endroit était excellent, mais il fut pendant tout le siècle mal relié à Paris et son développement souffrit des finances déclinantes de la Compagnie.

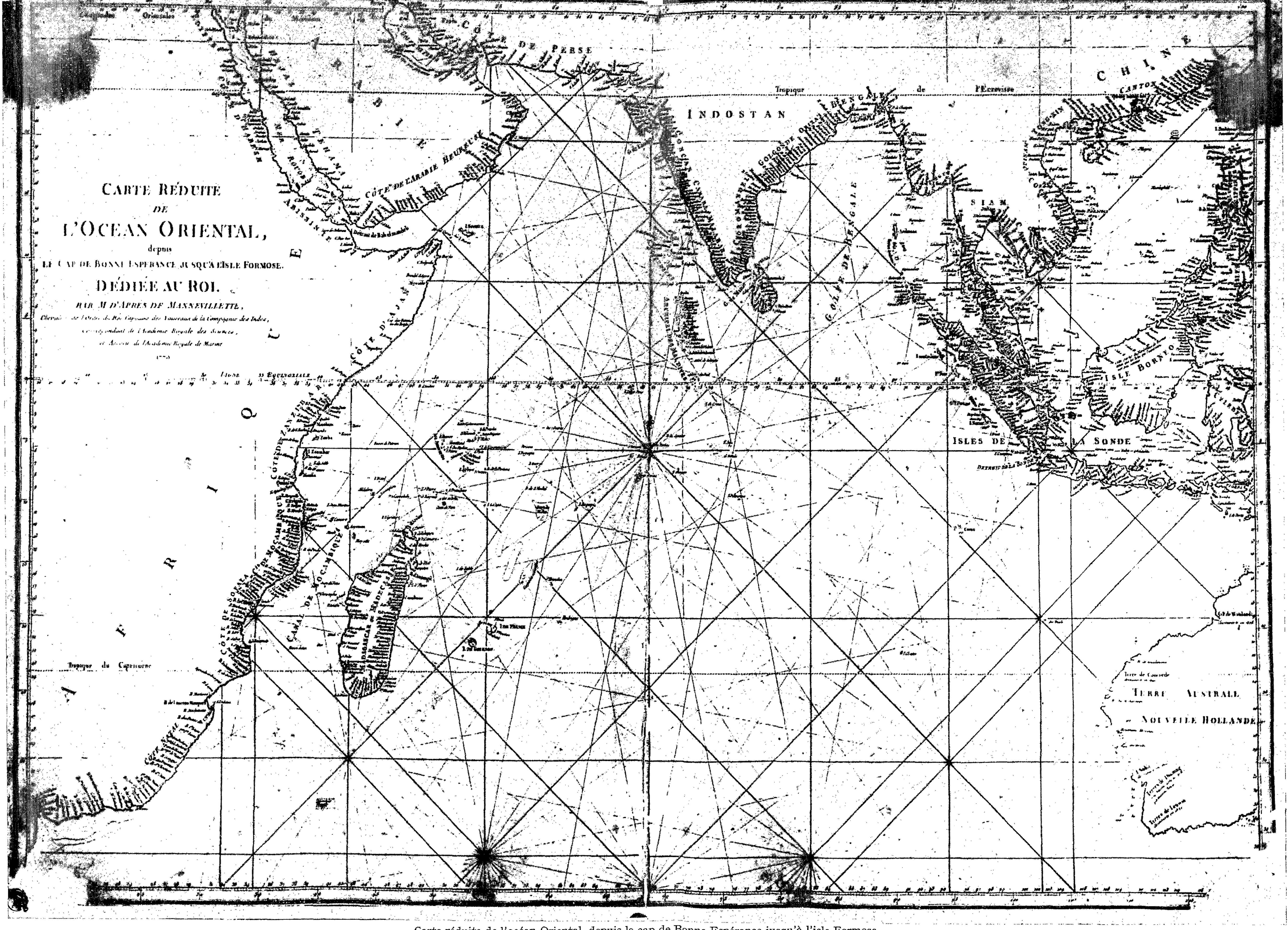
Brest était réservé plutôt à la Marine royale. Après l'abolition du privilège, les autres ports du Royaume armèrent dès 1769 pour l'océan Indien. Bordeaux arriva en tête, suivi de Lorient, Marseille, Saint-Malo et Nantes ; quant aux autres ports, ils n'eurent que de rares relations avec les Mascareignes (7).

On partait souvent à plusieurs. Les vaisseaux et les frégates chargés eux-mêmes de marchandises protégeaient les bâtiments marchands, il était fréquent que l'on eût à lutter contre des vaisseaux de nations ennemies ou contre des pirates.

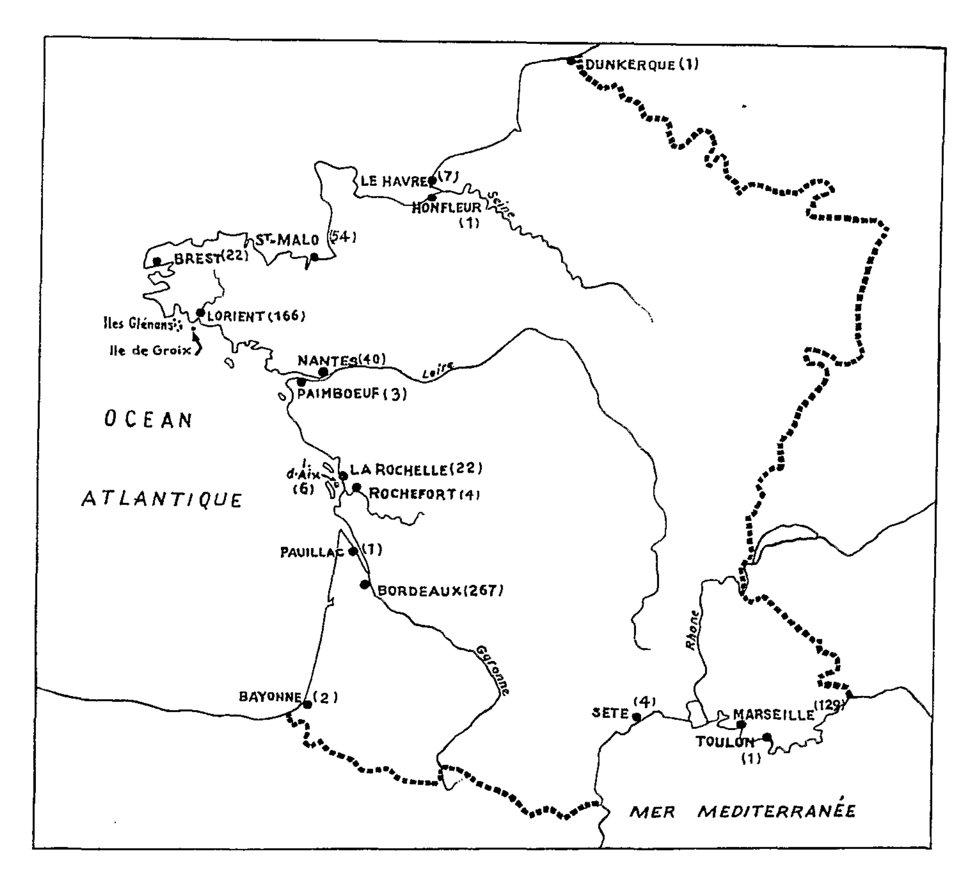
L'expérience avait montré que les départs devaient avoir lieu à partir de décembre et dans les premiers mois de l'année pour que les traversées fussent favorables ; de la sorte, les navires étaient assurés d'avoir traversé l'océan Indien avant l'époque dangereuse du changement de mousson. L'abbé CARRÉ conseillait de partir en janvier ou en février au plus tard pour profiter de la mousson du Sud-Ouest au-delà du cap de Bonne-Espérance. Un gouverneur de Bourbon, PARAT, allait jusqu'à la fin de mars (8).

La clef du succès dépendait donc de la date de départ pour doubler le continent africain vers la mi-juillet ; cependant malgré toutes les recommandations, des bateaux partaient des

(1) Ainsi pour la côte est de Madagascar, si droite, et figurée longtemps incurvée.
(2) B. N., Ms. Fr. 9555, f° 224.
(3) Voir à ce sujet, TOUSSAINT, *Histoire de l'océan Indien*, p. 183-184.
(4) Du nom du chancelier LE TELLIER (1603-1685) qui imposa ce format (34 × 44 cm).
(5) Cela pouvait prendre du temps, BERNARDIN de SAINT-PIERRE se morfondit à Lorient de janvier à mars... Autre exemple : TOMBE, *Voyage aux Indes Orientales...*, p. 3 (s. i.). Il resta un mois « à ses frais » à Nantes en 1802.
(6) A. N. 4 JJ 86.
(7) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 63, et statistiques, p. 277-299. Les vaisseaux de la marine royale n'ont pas été inclus dans le recensement.
(8) A. N. $C_4$1, liasse 1715, *Mémoire sur l'île Bourbon*.



Carte réduite de l'océan Oriental, depuis le cap de Bonne-Espérance jusqu'à l'isle Formose.
Dédiée au Roi. Par M. d'Après de Mannevillette, chevalier de l'ordre du Roi, capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes, correspondant de l'Académie royale des sciences et associé de l'Académie royale de marine, 1770.



Ports ayant armé pour l'île de France et nombres des bateaux arrivés au Port-Louis de 1773 à 1810 venant de ces ports.
Source : Toussaint, *La route des îles*, p. 277-299.

rivages de France en mai et même en juin. Au temps de la Compagnie, on était ponctuel (1) ; après, le calendrier devint plus lâche, les « métropolitains » arrivèrent aux îles à n'importe quel moment de l'année, ce qui supposait des départs étalés (2).

Comme toujours, il existait une différence entre la doctrine, exposée notamment par d'Après de Mannevilette (3) et la pratique. Le voyage résultait des heurts et des accommodements entre les exigences de l'homme et les contraintes naturelles. On doit insister sur les servitudes et sur l'irrégularité de la navigation à voile soumise aux caprices du temps : ne fallait-il pas parfois plus de dix jours pour sortir de la Gironde (4) ?

Si des traversées ont pu durer un an (5), la moyenne était de quatre à cinq mois ; le *Saint-*

(1) A. N. 4 JJ 144 B. Pratiquement, tous levaient l'ancre entre novembre et mars pour la période décrite (1720-1744).
(2) A. Maurice, OC 48/292 (1788). — OB 28/151 (1789). — F 10/532 (1792).
(3) D'Après de Mannevilette, préface au *Neptune Oriental* (s. i.).
(4) A. Maurice, OC 48/292 (1788), *Déclaration d'arrivée du capitaine du* Dudon, 23 février 1788.
(5) A. Maurice, F 10/532, *Déclaration d'arrivée du capitaine du* Louis-Marie, 21 août 1793.

EXEMPLES de TRAVERSÉES A L' ALLER

(—— = 1 mois)

Année	Traversée	Source
1796	Bordeaux, 8 Avril — L'Anne Catherine — Ile de France, 8 Août	A. Maurice F 34 - 139 (1796)
1789	? 3 Mars — Escale à Cadix — L'Aurore — Ile de France, "fin juin"	R. Surcouf, Robert Surcouf un Capitaine Corsaire p. 22
1788	La Rochelle, 28 Aout — Le Neptune — Le Cap (avarie), 11 Déc. ; 9 Janvier — Ile de France, 4 Mars 1789	A. Maurice OB 28-151 (1789)
1788	Marseille, 10 Janvier — Minorque (avarie) — Alicante (avarie) — Malaga — Le Casimir — 28 mai ; Baie de tous les Saints, 3 Août — Ile de France, 12 Novembre	A. Maurice OB 28-89 (1788)
1787	Bordeaux, 17 Juillet — Embouchure Gironde — Le Dudon — Le Cap (avarie), 6 Déc ; 30 Déc. — Ile de France, 23 Février 1788	A. Maurice OC. 48-292 (1788)
1783	Bordeaux, 26 Avril — L'Asie — Ile de France, 23 Août	Toussaint, la route des îles, p. 380
1776	Lorient, 30 Avril — ? — Ile de France, 30 Octobre	A.N. C5 A7 n° 10 Voyage du Chevalier de la Serre.
1773	?, 25 Avril — La Victoire — Double le Cap — Port-Louis, 31 Aout	A.N. B4 121.
1773	Lorient, 22 Avril — La Marquise de Marbœuf — Ile de France, 31 Aout	A.N. B.4 121 Voyage de Benyowsky
1771	La Rochelle, ? — "128 jours" — Ile de France, ?	AD La Rochelle. 4 J 2318 Memoire de Proa
1769	Lorient, 13 Février — Le Praslin — Ile de France, 5 Juin	ANC. 314
1768	Lorient, 3 Mars — Le Duc du Castries — Ile de France	ANC5 A2 n° 58 ; Foury Maudave..., p. 385 ; Weber, La Compagnie..., p. 534. Ce bateau amena Maudave et Bernardin de Saint Pierre.
1767	?, début Mai — Bateau sur lequel arriva Bellecombe Commandant de l'Ile Bourbon — Ile de France, 29 Sept.	A.N.C 3 12 Bellecombe au Ministre
1744	Lorient, 24 Mars — Le Saint Géran — Naufrage à l'île de France, 18 Août	Weber, La Compagnie, p. 538
1735	Lorient, 14 Avril — Escale à Gorée — Le Griffon — Ile de France, 19 Sept.	A.N. 4 JJ 86
1731	Lorient, 31 Déc. — Escale à Santiago — La Diane — Ile de France, 5 Juin	Crépin, Charpentier de Cossigny, p. 11
1713	Lorient, "en Février" — Le Courrier de Bourbon — Bourbon, "en Juillet"	R.T. tome 1, p. 389 (note), (J. i.)
1665	Brest, 7 Mars — Ile du Cap Vert, 31 — 11 Avril — Tropique du Capricorne, 21 Mai — Fort Dauphin, 11 juin	Souchu de Rennefort, Relation..., p. 1-57 (J i)

Géran en 1744, avant de se fracasser sur les coraux de l'île de France, avait accompli le voyage en moins de cinq mois ; BERNARDIN de SAINT-PIERRE, en 1768, mit quatre mois et trois semaines ; la traversée de BENYOWSKY, en 1773, dura quatre mois et une semaine.

Sur ce grand trajet, les escales étaient primordiales pour assurer le ravitaillement des équipages menacés par le scorbut et pour réparer le navire. Au temps de la Compagnie, le directeur de Lorient fixait les relâches à faire pour l'année suivante (1). Les directives étaient plus ou moins suivies, le capitaine conciliait les ordres et les incidents du parcours. Après 1767, en revanche, il semblerait que beaucoup d'expéditions aient été des voyages « en droiture » ; on connaissait mieux la route et l'état de guerre quasi permanent restreignait le nombre des escales.

Quel était donc le trajet ordinaire d'un navire ? Les paramètres s'appelaient vents, courants (2) ; les inconnues : calmes, ouragans...

Au départ de France, les bateaux s'appliquaient à doubler d'assez près le cap Finisterre ; les premiers ennuis apparaissaient : fréquentes sont les histoires galiciennes qui racontent encore des coups de vent suivis de naufrages.

Certains, comme SURCOUF, faisaient un bref arrêt à Cadix pour y prendre des matières d'argent, spécialement des piastres, ou pour y réparer une avarie majeure ; ainsi, au début du XIXe siècle, un « commissaire des relations commerciales de la nation française » y résida-t-il pour aider les malchanceux (3) ; d'autres préféraient Lisbonne.

Une fois les côtes ibériques hors de vue, on piquait vers le petit archipel portugais de Madère sans toucher, car on y craignait la présence des Anglais qui venaient y chercher du bois.

Cette première terre qui servait de repère montrait que l'Atlantique était devenu un lac anglais depuis le traité d'Utrecht en 1713 : la flotte britannique s'affirmait « puissante, considérable, écrasante (4) », et même en temps de paix, il n'était pas recommandé d'aller la braver, on pouvait se retrouver dans les ports anglais, ainsi en juin 1755, en pleine paix, des corsaires de Sa Majesté détournèrent 250 navires français (5).

On allait reconnaître aussi les Açores pour vérifier la longitude mais on préférait plus au sud les Canaries. Cap Saint-Vincent-Madère-Canaries, par le courant froid, appelé aujourd'hui « des Canaries », les vaisseaux n'avaient pas de difficulté à descendre.

Ceux qui venaient de Marseille longeaient la côte espagnole avec arrêt à Alicante ou Malaga en cas de gros temps ; une fois Gibraltar passé, ils repéraient le cap Spartel et se dirigeaient aussi vers les Canaries (6).

Beaucoup de capitaines faisaient escale à Sainte-Croix de Tenerife ; les provisions fraîches du départ commençaient à s'épuiser ; on y trouvait une bonne eau à la fontaine de la cale de débarquement, de la viande, des volailles excellentes et un vin qui était d'une belle vente aux Indes. Si la rade était facile d'abord, elle était défendue par un fort entouré de quatre bastions.

(1) A. D. Réunion, C° 1362, *Instructions pour le capitaine du vaisseau le* Griffon, 27 avril 1736.
A. Lorient, 1 P 297a, liasse 2, pièce 12, *Les directeurs de la Compagnie au directeur à Lorient*, 19 août 1752.

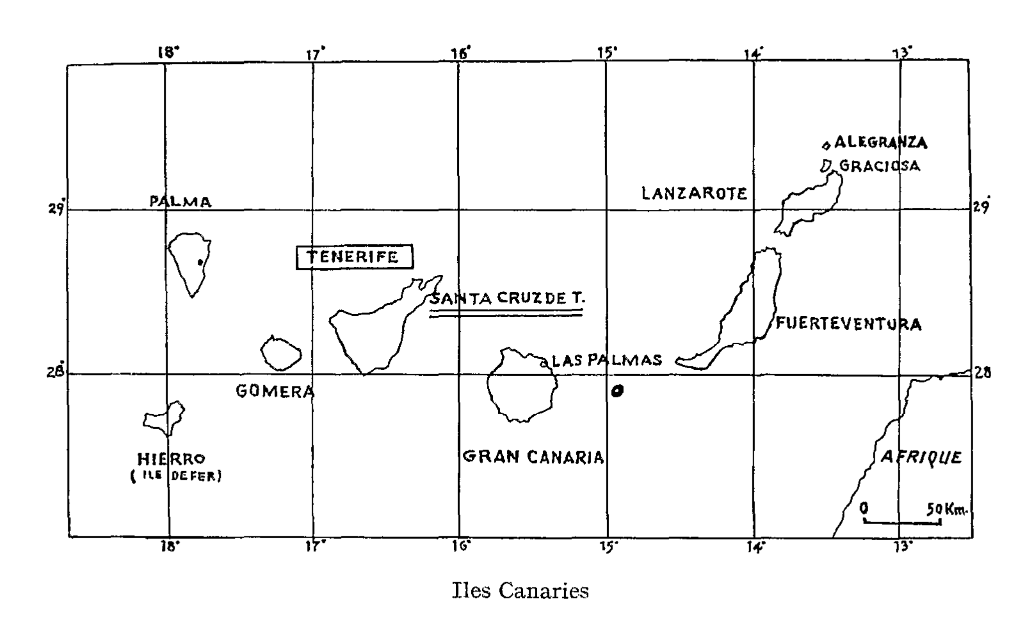
(2) Voir la carte du monde de la *National Geographic Society for the National Geographic Magazine*, Washington, 1969.

(3) A. Maurice, F 430/454, *Déclaration d'arrivée du capitaine de la* Renommée, février 1803.

(4) GODECHOT, *Histoire de l'Atlantique*, p. 162.

(5) DARDEL, *Commerce, industrie et navigation...*, p. 36.

(6) A. Maurice, CB 28/89, *Déclaration d'arrivée du capitaine du* Casimir, 13 novembre 1788.



Iles Canaries

Les montagnes, les falaises volcaniques impressionnaient les marins ainsi que le nombre de couvents (1).

Ensuite les vents soufflaient des Canaries jusqu'au cap Vert dans le sens nord-est-sud-ouest, parallèlement à la côte africaine.

Après un petit mois de traversée, si tout s'était bien passé, on pouvait faire escale dans l'archipel du Cap-Vert. Si l'on ne s'était pas « rafraîchi » avant, on se reposait quelques journées avant d'affronter la zone équatoriale.

Aux îles du Cap-Vert, on était assuré d'être bien accueilli par les Portugais. L'île du Sel, ou Sal, servait à se repérer ; on s'arrêtait à Santiago, ou Saint-Yago (2). Quand la situation internationale redevint trouble, à partir de 1735, on jugea préférable de laisser l'escale des Canaries trop mêlée à la politique de sa métropole et on choisit cette terre portugaise malgré les courants et les rochers à fleur d'eau (3).

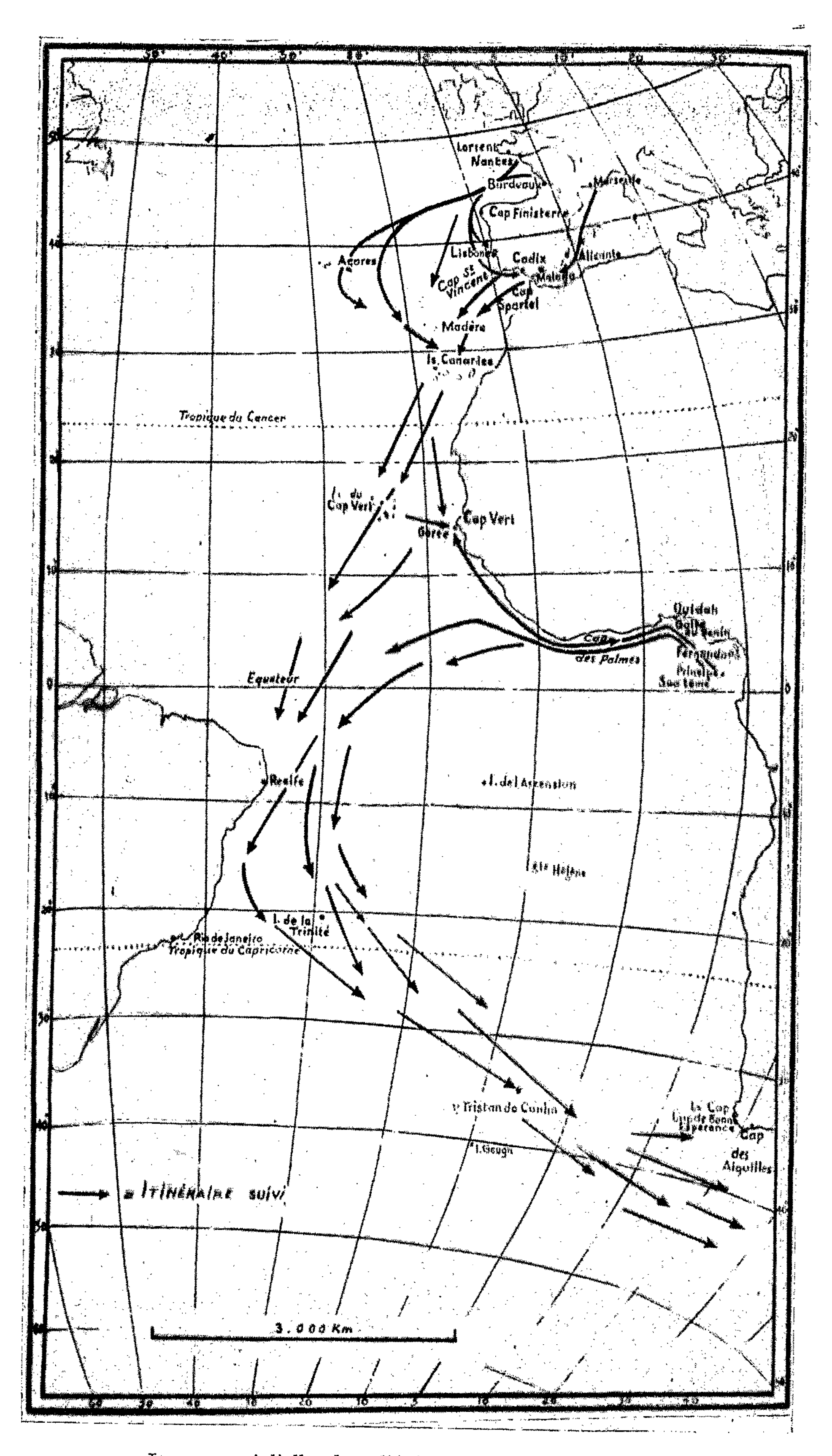
A cette période de l'année — printemps boréal — la chaleur était étouffante ; on pouvait trouver des bêtes à cornes, des volailles (les pintades étaient renommées), des fruits, du bois, mais l'eau était « vilaine » et il fallait passer par le monopole exercé par les agents du Gouverneur (4).

(1) SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire...*, p. 192-193 (s. i.).
FRAPPAZ, *Voyages...*, p. 177-180 (s. i.).
PAULIAT, *Louis XIV et la Compagnie des Indes Orientales*, p. 217.

(2) A. D. Réunion, C° 1362, *Ordres... pour le capitaine du vaisseau le* Héron, *destiné pour les îles de France et de Bourbon*, Paris, février 1736.
A. Lorient, 1 P 297c, liasse 10, p. 51, 1723-1728-1739.
SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire...*, p. 196 (s. i.).
FRAPPAZ, *Voyages...*, p. 63 (s. i.).
CRÉPIN, *Charpentier de Cossigny*, p. 11.

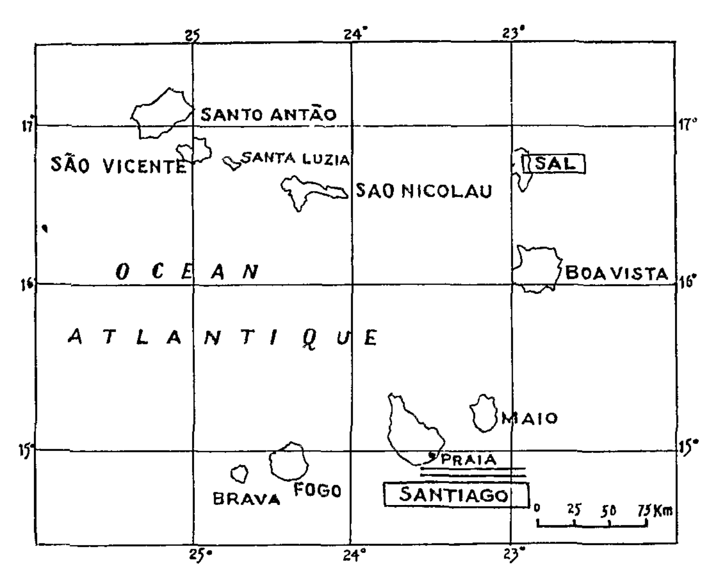
(3) FRAPPAZ, *Voyages...*, p. 69 (s. i.).

(4) CARPEAU DU SAUSSAY, *Voyage...*, p. 47 (s. i.).
MARTIN, *Mémoires*, édition de 1931, t. I, p. 9 (s. i.).



Le voyage à l'aller dans l'Atlantique (Printemps boréal)

La rade de Praia, à Santiago, était gardée par trois régiments dont les armes consistaient en quelques sabres rouillés et en fusils inutilisables. Plusieurs batteries entouraient la baie et protégeaient la petite ville, c'est-à-dire une centaine de cases rondes, misérables (1). Les gouverneurs, des métis souvent — SOUCHU de RENNEFORT dit même que ce fut un « nègre de mine fière » qui l'accueillit (2) — prenaient généreusement leur tribut. Cet état déliquescent se retrouvait en Angola, à Mozambique, en Inde : l'Empire fondé par HENRI le Navigateur était bien partout en décadence.



Iles du Cap-Vert

Quelques navires poussaient jusqu'à la côte d'Afrique, à Gorée ou à Ouidah. Ces deux escales ne furent utilisées qu'entre 1725 et 1760 environ (3).

Gorée appartenait en propre à la Compagnie ; chaque année — entre ces deux dates — un navire, parfois deux et même trois s'y arrêtaient. Ils déposaient au passage des effets destinés à la concession du Sénégal et entre 1729 et 1732, ils embarquèrent des cargaisons d'esclaves à destination des Mascareignes (4). Autrement, on s'y rafraîchissait comme à Santiago.

Plus épisodiquement encore, on aboutissait au comptoir de Ouidah, ou Juda, dans le golfe du Bénin, pour y prendre exclusivement des esclaves (5) ; en 1732, on toucha même l'île du Prince (6), ou du Principe.

Puis on revenait vers le cap des Palmes : même un navire capable de louvoyer restait tributaire des courants et des vents dominants : on aurait pu descendre jusqu'à la latitude du Gabon actuel, mais il n'était pas possible d'aller plus au sud (7).

On rejoignait la route ordinaire, on se trouvait de nouveau dans la zone des alizés.

Arrivés à l'équateur, les capitaines éprouvaient souvent des difficultés ; les calmes — qui sont maintenant bien connus par les météorologistes sous le nom de doldrums (8) — faisaient

(1) FRAPPAZ, *Voyages...*, p. 65 (s. i.).
(2) SOUCHU de RENNEFORT, *Relation...*, p. 17-18 (s. i.).
(3) A. Lorient, 1 P 297c, liasse 10, p. 50. *Godeheu (directeur à Lorient) à la Compagnie*, 26 avril 1755. Corr., t. 1, p. XXXVI-XXXVII (s. i.).
(4) Ce paragraphe sera développé ultérieurement.
(5) Corr., t. 1, p. XXXVI (s. i.).
(6) *Instructions pour le sieur Butler...*, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 141 (s. i.).
(7) MAUNY, *Le déblocage d'un continent...*, *in* Les grandes voies maritimes..., p. 177.
(8) Doldrum ou « abattement », « humeur triste » si l'on traduit de l'anglais. Cette zone sépare les alizés des deux hémisphères. L'air soulevé par la convergence des vents ne connaît que des mouvements verticaux, ainsi les voiliers étaient-ils immobilisés pendant des semaines.

« languir » les flottes, causaient « tous les maux » ; les « boissons et les vivres s'y corrompaient, les corps s'exténuaient par le long usage des viandes âcres (1) » ; mais aussi, des « orages furieux » pouvaient malmener les bâtiments (2).

Si au contraire la traversée se continuait normalement, on fêtait le passage de la ligne en « baptisant » les novices : après quelques brimades, on les plongeait « par trois fois dans une cuve d'eau » et on leur faisait jurer qu'ils observeraient à l'égard des autres « cette coutume inviolable (3) ».

Puis les bateaux cinglaient très à l'ouest de l'île de l'Ascension, pour franchir la zone des alizés du Sud-Ouest et pour profiter du courant du Brésil, dans la vaste orbite circulatoire de l'Atlantique en suivant le plus possible le bord interne de cette zone.

Quelques-uns touchaient la côte brésilienne, dans la baie de Tous-les-Saints (Bahia de Todos os Santos), à Rio de Janeiro ou Riogenaire, à l'île Grande, et le plus au sud, à l'île Sainte-Catherine (Santa-Catarina) (4). La plupart allaient à Recife (Pernambouc ou Fernambouc) : un gros village de 300 maisons mal bâties derrière un petit bras de mer protégé par « une langue de sable » où les navires étaient en sûreté (5). D'autres reconnaissaient plus simplement l'île de la Trinité (6).

L'escale du Brésil était utilisée en cas d'avarie, ou lorsque les courants étaient trop violents. Cet arrêt retardait de deux mois au moins la traversée et l'on pouvait craindre des désertions. Ainsi l'expédition de MONTDEVERGUE, en 1666, fut-elle désastreuse (7).

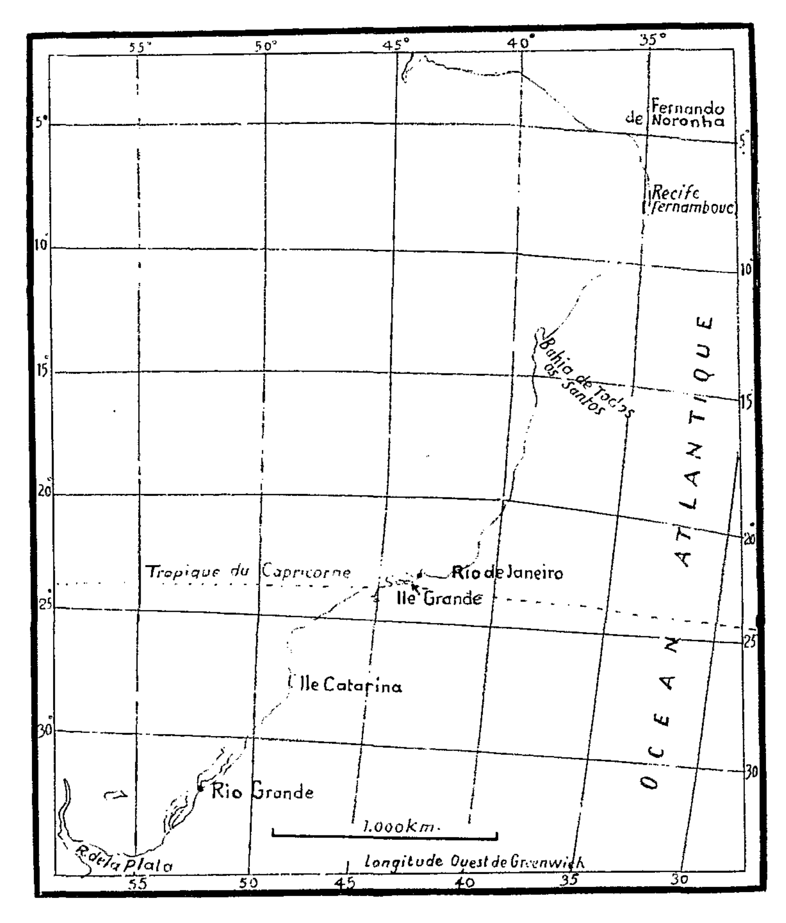
Pour parer à toute éventualité, il y eut un essai pour trouver un endroit propice, le 28 novembre 1734, la *Néréide* prit possession de Fernando de Noronha ; trois vaisseaux au plus y allèrent : les Portugais inquiets de cette présence française expulsèrent, en 1738, les quelques agents de la Compagnie (8).

Vers le tropique du Capricorne, on se confiait aux grands vents d'Ouest (9) qui poussaient vers le sud du cap de Bonne-Espérance.

On passait très au sud du Cap, car on profitait des fortes brises d'Ouest soufflant entre le 40° et 45° sud. Le Cap ne servait que pour les cas « pathologiques » : avarie, équipage par trop atteint de scorbut, tempête (10). C'était donc une base intermédiaire de ravitaillement où l'on se réfugiait, mais ce n'était ni « l'escale parfaite » que KAEPPELIN a décrite par esprit de symétrie, ni « l'escale idéale » notée par LOUGNON (11), d'autant que les capitaines craignaient d'y être retenus prisonniers.

Ceux qui frôlaient le Cap (12) voyaient alors une grande quantité d'oiseaux et des algues marines

(1) SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire...*, p. 197 (s. i.).
(2) A. Maurice, OB 28/89, *Déclaration d'arrivée du capitaine du* Casimir, 13 novembre 1788.
(3) CARPEAU DU SAUSSAY, *Voyage...*, p. 58 (s. i.).
(4) A. N. 4 JJ 144 B (1720-1744).
A. Lorient, 1 P 297c, liasse 10, p. 55, *Lettre du directeur à Lorient à la Compagnie*, 5 mai 1755.
A. Brest, M 89, pièce 67, *Poivre au duc de Praslin*, 30 octobre 1767.
(5) SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire...*, p. 200 (s. i.).
(6) A. N. 4 JJ 86, *Journal de l'*Hirondelle (1732).
GODINHO, *Les grandes découvertes*, p. 44 et s.
(7) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 74.
(8) LOUGNON, *Le mouvement...*, p. 119.
(9) DESCHAMPS, *Les pirates à Madagascar*, p. 116.
(10) A. Maurice, OB 29/169 (1776). — OC 48/292 (1788). — OB 28/151 (1789).
(11) KAEPPELIN, *Les escales...*, p. 9.
LOUGNON, *Le mouvement...*, p. 107.
(12) A. Maurice, F 10/532, *Déclaration d'arrivée du capitaine du* Louis-Marie, 21 août 1793.



Côte du Brésil

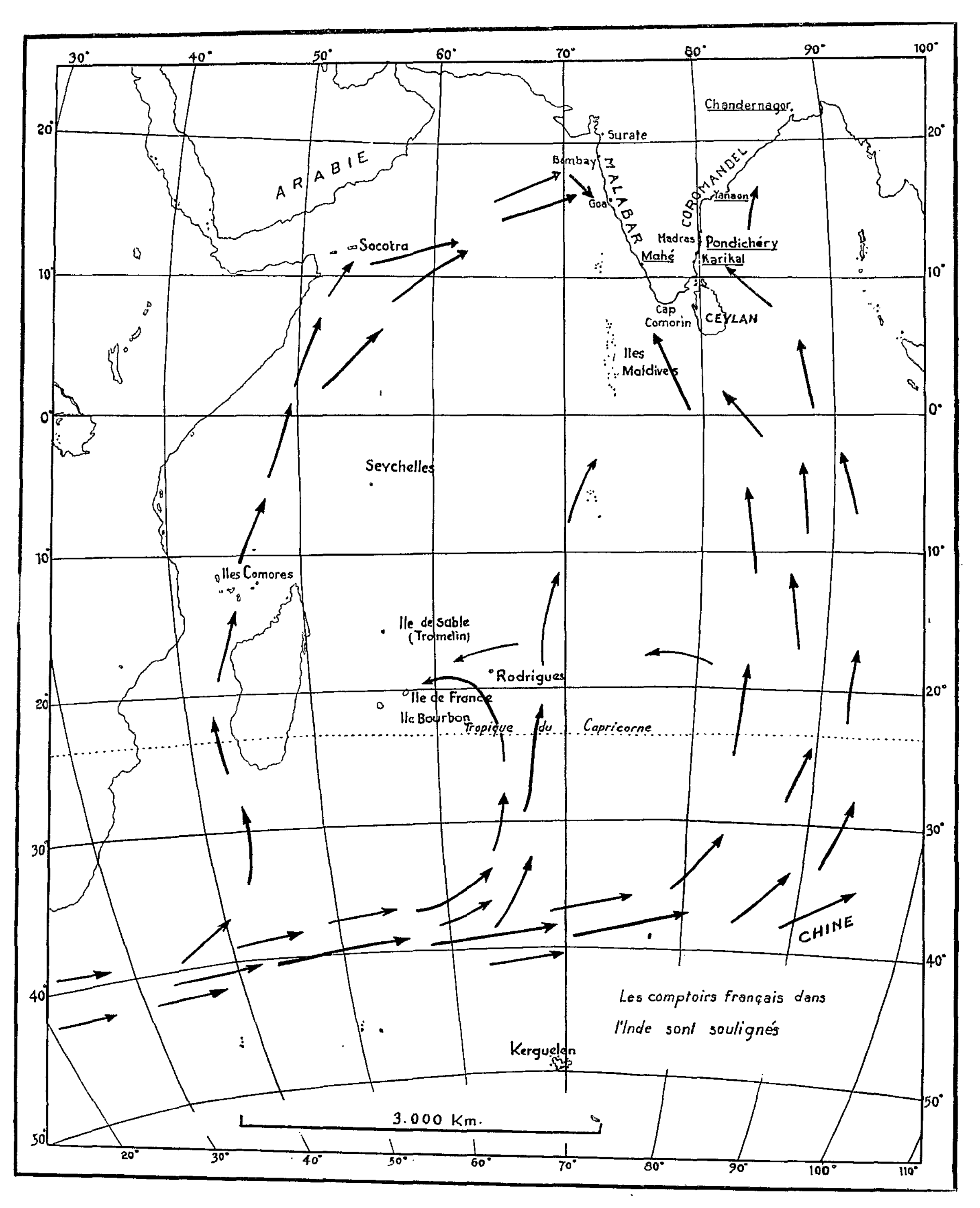
qui flottaient (1) : on se trouvait donc sur le bon chemin. Quelques heures après, l'aiguille de la boussole devenait « immobile et invariable, tournée droit vers le Nord », on était face au cap des Aiguilles, la pointe la plus méridionale de l'Afrique : on entrait dans l'océan Indien (2).

Les vents saisonniers imposaient leur loi. En soufflant du sud-ouest, ils emmenaient les bateaux vers l'Inde en soulevant une grosse houle et en s'accompagnant de temps en temps de fortes pluies.

Entre le 30° et 40° de longitude, à l'ouverture du canal de Mozambique, les contretemps n'étaient pas rares (3). Jusqu'aux Indes, plusieurs routes pouvaient être suivies par les capitaines :

— L'ancienne route portugaise qui aboutissait à Goa « par le dedans ». Les Anglais l'appelaient « inner passage ».

(1) La Roque, *Le voyage...*, p. 4 (s. i.).
(2) La Roque, *Le voyage...*, p. 6 (s. i.).
Aujourd'hui pour les Sud-Africains, l'océan Indien ne commence pas à l'est du cap des Aiguilles mais à l'est du Cape Point, c'est-à-dire 120 km environ plus à l'ouest.
(3) A. N. B 4121, *Lettre du capitaine du vaisseau la* Victoire *au Ministre*, 5 septembre 1773.
Souchu de Rennefort, *Relation...*, p. 56 (s. i.).
Frappaz, *Les voyages...*, p. 198 (s. i.).



Le voyage à l'aller dans l'océan Indien (Été boréal)

— Plus nombreux étaient les bateaux qui prenaient la route « par le dehors », soit qu'ils eussent comme but extrême de leur voyage le Malabar, soit qu'ils allassent vers le Coromandel ou le Bengale (1).

Ce « middle passage (2) » se scindait en plusieurs parties :

— On avait les « grandes routes » qui faisaient passer loin à l'est des Mascareignes entre les 80° et 95° de longitude est (3).

— La route à l'est de l'île Rodrigues, que d'APRÈS tenait pour préférable à la précédente, et

— celle qui passait par l'île de France et par Bourbon. C'est cette dernière qui nous intéresse : les bateaux cinglaient vers l'est entre les 30° et 40° de latitude sud. Ils ne se redressaient vers le nord qu'une fois avoir dépassé le 65° de longitude est — longitude de l'île Rodrigues — pour ne pas manquer les îles (4). Nous avons trouvé même un cas où le bateau dut conserver la latitude « jusque par les 83° et 84° de longitude (5) ».

Ce qui est impensable aujourd'hui s'expliquait par les vents dominants dans cette partie de l'océan Indien, il s'agit non pas comme on l'a trop souvent répété de la mousson, mais de l'alizé austral : pendant l'été boréal, le système des alizés se décale vers le nord ; les basses pressions équatoriales suivent à peu près le zénith du soleil ; l'alizé austral pénètre alors dans l'hémisphère nord, dévié vers l'ouest par la force de Coriolis : ce flux du Sud-Ouest est certes la mousson mais il prend naissance à des milliers de kilomètres au nord des Mascareignes...

Les nécessités de la navigation, spécialement la crainte de tomber sous le vent, par l'alizé du Sud-Est, obligeaient les vaisseaux à toucher l'île de France avant de gagner Bourbon (6). Cette dernière étant « sous le vent » de sa voisine, ses habitants se plaignaient que « tout ce qui est convenable reste à Port-Louis (7) ». C'est en partie pour cette raison que LA BOURDONNAIS choisit l'île de France comme siège de son gouvernement.

Les arrivées de métropole se concentraient de mai à août (8), mais comme le calendrier fut moins strict après la fin de la Compagnie, les navires arrivèrent alors après le renversement des vents en octobre-novembre ; cependant leur temps de traversée se trouvait en général plus long.

Sur le chemin des « Indes orientales », les deux îles ne servaient pas souvent d'escales. On passait davantage à l'est pour finir à Chandernagor au Bengale, à Mahé sur la côte de Malabar, ou surtout à Pondichéry, sur la côte de Coromandel (9).

Pendant la régie de la Compagnie, pratiquement seuls ses vaisseaux venaient pour ravitailler les habitants, ou pour se rafraîchir (10). La liberté du commerce établie, les îles devinrent

(1) RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VI, p. 533.
REGO, *Quelques problèmes de l'histoire maritime de l'océan Indien*, *in* Océan Indien..., p. 39-40.

(2) TOUSSAINT, *Les routes de l'océan Indien...*, *in* Océan Indien.., p. 306-307.

(3) LEGENTIL de LA GALAISSIÈRE, *Voyage dans les mers de l'Inde*, t. 2, pl. 14 (s. i.).

(4) A. Maurice, F 10/532, *Déclaration d'arrivée du capitaine du* Louis-Marie, 21 août 1793.

(5) A. D. Réunion, C° 1360, *Instructions pour le capitaine du vaisseau le* Saint-Michel, article 1, s. d.

(6) Ainsi pour la flotte de MONTDEVERGUE, en février 1667, qui crut aborder à Madagascar en apercevant Maurice, *in* BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 74.

(7) A. N. $C_3$13, *Lettre de Grémont (ordonnateur à Bourbon) à Poivre*, 29 juillet 1771.
Corr., t. 3, 2e fascicule, *Lettre des administrateurs de Bourbon à la Compagnie*, 24 février 1738, p. 67 (s. i.).

(8) A. N. 4 JJ 144 B. Voir le graphique p. suivante.

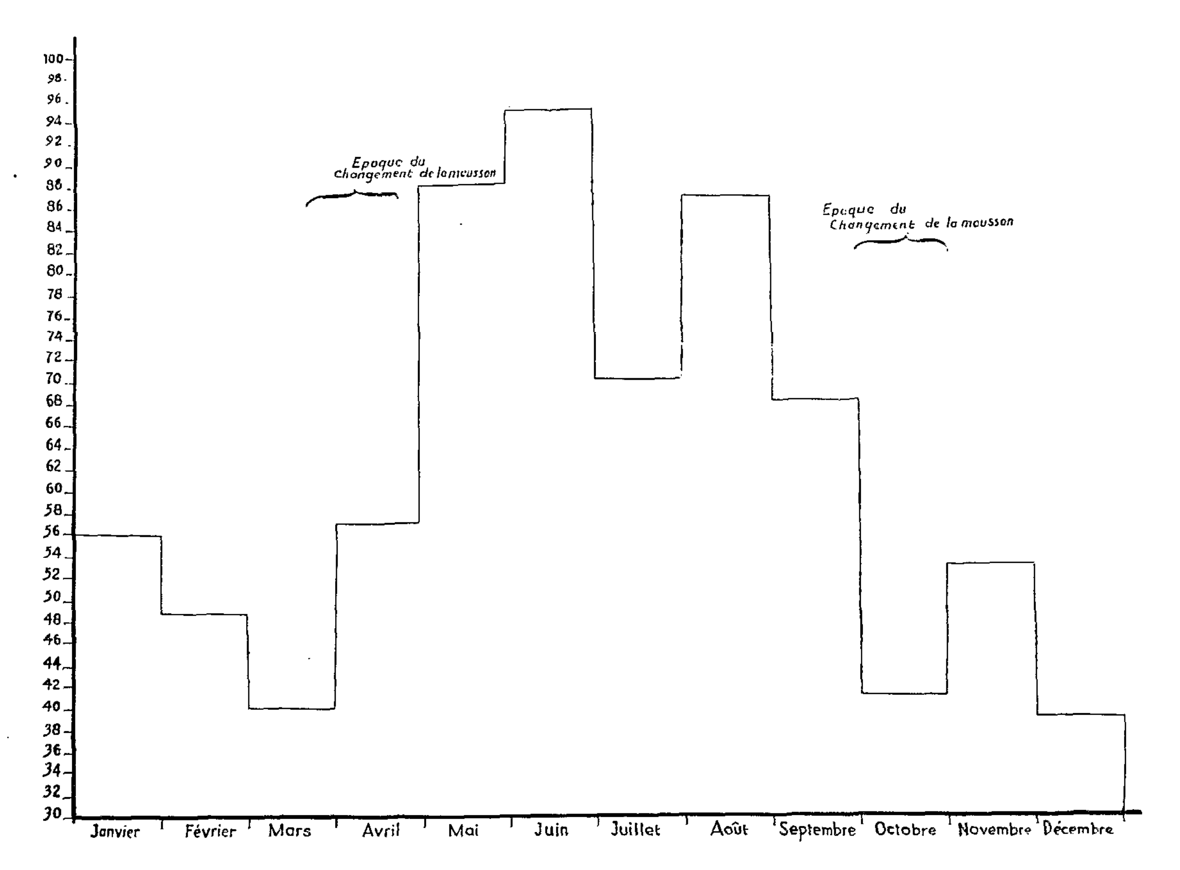
(9) A. D. La Rochelle, 4 J 2318, *Mémoires de Jacques Proa*, p. 10 (1771). De rares fois, pendant le temps de la Compagnie, des bateaux passèrent « par le dedans », avec escale aux Comores, *in* Corr., t. 2, p. XXXVII, et *in* BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, chapitre X.

(10) Corr., nombreux exemples dans les cinq tomes (1724-1750) (s. i.).

un point d'aboutissement, un pôle d'attraction international, A. TOUSSAINT dit que la route des Indes se double à partir de cette date d'une route des îles [1], il serait plus juste de noter que cette dernière se substitue en grande partie à la route des Indes. L'Anglais CLIVE à partir de 1761 consomme la perte des territoires français dans l'Inde : les cinq fameuses villes (Chandernagor, Pondichéry, Karikal, Mahé, Yanaon) restent à la France après le traité de Paris (1763), mais elles sont démantelées, et reprises, puis restituées, de nouveau occupées par les Anglais... Ce n'est qu'au traité de Paris de 1814-1815 qu'elles sont rendues à la France définitivement.

Au retour, la navigation dépendait de deux conditions essentielles : il fallait se servir de la mousson du Nord-Est pour quitter l'Inde et doubler le cap de Bonne-Espérance en bonne saison.

Un départ avait lieu de Pondichéry au début octobre, les bateaux arrivaient aux Mascareignes à la fin de novembre ou dans le courant de décembre. Ils trouvaient ceux qui venaient de Moka et ceux qui avaient armé pour Madagascar et qui avaient pu trouver un chargement de café. Tous ensemble, ils mettaient la voile pour la France à la fin même de décembre ou au début de janvier.



Arrivées mensuelles à l'île de France des bateaux venant de métropole entre 1773 et 1810.
(Source : Toussaint, *La Route des îles*, p. 277-299.)

(1) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 66.

Vers ce moment, une autre « flotte » quittait la Chine et l'Inde. C'était le contingent le plus nombreux qui utilisait la mousson d'hiver — du Nord-Est — qui les amenait aux îles à partir de mars (1).

Après la fin de la Compagnie, la base du système fut la même bien que les arrivées fussent — là encore — plus étalées et le nombre bien réduit.

Arrivées au Port-Louis des bateaux français venant de l'Inde
et de Chine entre 1773 et 1810 :

de l'Inde :	*de la Chine :*
2 en mars	1 en janvier
4 en avril	4 en mars
6 en mai	4 en avril
2 en juin	1 en mai (2)
2 en juillet	
2 en décembre	

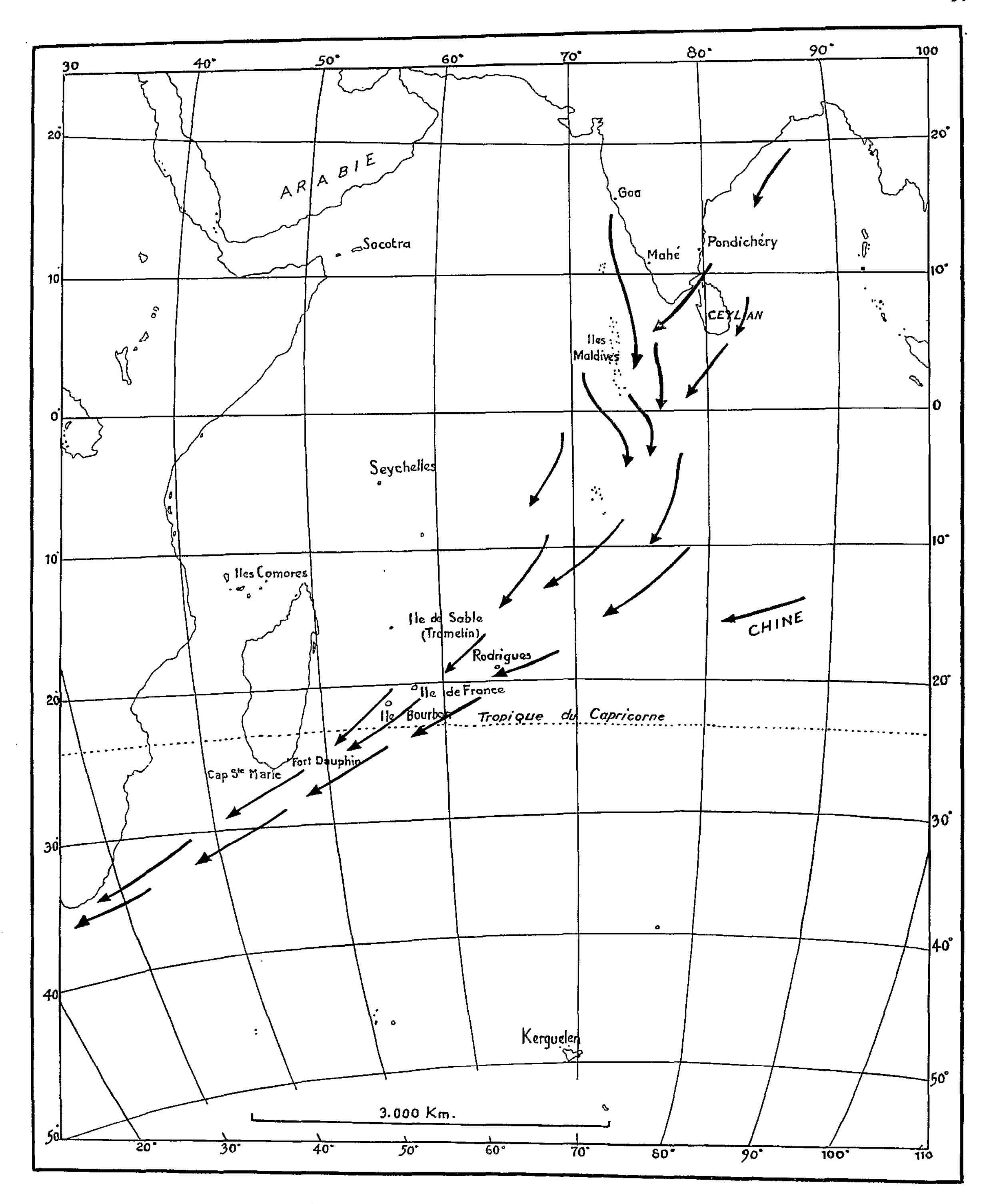
Contrairement à ce qui s'était passé à l'aller, tous les bateaux pratiquement faisaient escale à l'île de France, puis secondairement à Bourbon (3). Surtout en mars et en avril, Port-Louis était le point de rassemblement de tous ceux qui rentraient de la mer Rouge, de la Chine, de l'Inde. Les deux îles étaient en effet les seules terres qui appartenaient aux Français entre la péninsule indienne et la métropole « pour la relâche de leurs vaisseaux, le rafraîchissement de leurs équipages et l'entrepôt de leurs marchandises (4) ».

Il n'était pas prudent de s'attarder dans cette partie de l'océan Indien de décembre jusqu'à avril, c'était la saison des cyclones ; de plus, il fallait doubler le Cap avant la fin de mai pour éviter les tempêtes (5) et les vents provoqués par l'anticyclone d'hiver sur l'Afrique australe.

Le grand voyage de retour débutant vraiment, à moins que le bateau ayant trop souffert à l'aller, fût abandonné comme ponton au Port-Louis ou à Saint-Denis (6). On disait que l'on revenait « pour France », tous les documents omettent systématiquement l'article dans cette locution, l'usage en a été maintenu... Les missions étaient terminées, les cales regorgeaient de produits tropicaux : il ne restait plus qu'à atteindre sans encombre le Royaume.

Comme à l'aller, on repartait souvent en groupe de trois ou quatre, pour se protéger des hasards de la mer (7).

(1) Corr., t. 2, p. XVI (s. i.).
DESCHAMPS, *Les pirates...*, p. 116.
HEERS, *Rivalité ou collaboration...*, *in* Les grandes voies maritimes, p. 16.
LOUGNON, *Le mouvement...*, p. 114.
(2) TOUSSAINT, *La route des îles*, statistiques : les navires en relâche, p. 321-332.
(3) Pendant les premiers temps de la colonisation de Bourbon, les bateaux venant de l'Inde et retournant en France sont deux fois plus nombreux que les bateaux venant de France ; ainsi de 1674 à 1704, 20 font l'escale de Bourbon au retour et 10 à l'aller. Statistique établie à l'aide de BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 110-258.
(4) A. N. C33, *Les directeurs au Ministre*, 1711.
(5) BLANCARD, *Les voyages...*, p. 72 et s., p. 205 et s. (s. i.).
(6) *Sept documents concernant la mission du* Courrier de Bourbon, *in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934, p. 396 (s. i.).
(7) A. N. C35, *Extrait des lettres du 20 décembre 1730 reçues par les vaisseaux...*



Le voyage de retour dans l'océan Indien (Hiver-Printemps boréal)

Pour gagner les parages réputés tourmentés de la pointe africaine, les navires se rapprochaient beaucoup de la côte orientale de Madagascar, ils passaient à « 30 lieues environ de Fort-Dauphin (1) », puis ils contournaient le cap Sainte-Marie ; ils étaient aidés en cela par l'alizé du Nord-Est.

La côte malgache était si commode pour se repérer que l'on chercha à plusieurs reprises à s'y installer ; ainsi en 1712, reparut cette idée qui traînait depuis FLACOURT et MARTIN (2) ; on la retrouve en 1733 (3), et même un peu avant la Révolution sous la plume de KERGUELEN (4). A cause de la pénurie d'argent et des successives expériences malheureuses de colonisation, ce projet ne fut jamais réalisé.

On mettait un petit mois pour arriver face à la baie de la Table si les violentes brises du Sud n'avaient pas contrarié la marche. Le Cap était fréquenté souvent comme escale de retour malgré tous les interdits (5). L'entrée était gardée « par un fort de quatre bastions, par des palissades entourées de fossés pleins d'eau de mer ». Trente-deux canons protégeaient toute la rade, la ville avait « un aspect enchanteur » avec ses rues larges « tirées au cordeau (6) ».

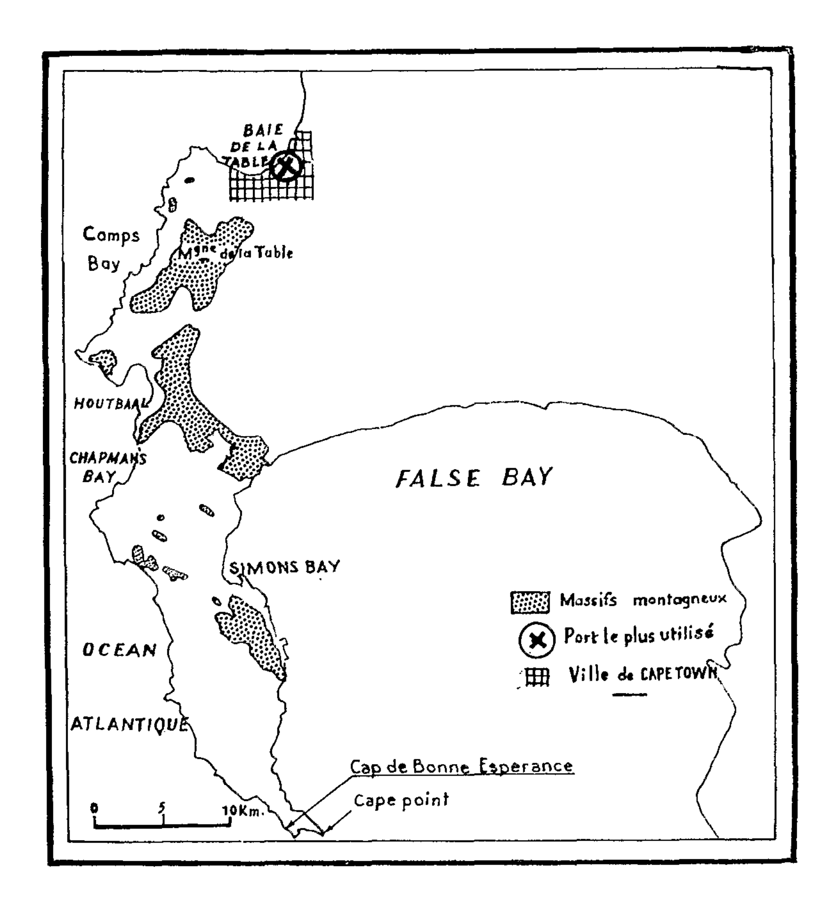
Les inconvénients étaient inhérents à l'état de guerre entre la France et les Provinces-Unies. Même en période de paix, par mesure de rétorsion, les Hollandais pouvaient refuser la permission de mettre à terre les membres des équipages touchés par le scorbut (7).

Dans l'Atlantique, la route offrait moins de difficultés. Les vents du Sud-Est et le courant de Benguela poussaient les bateaux vers le nord jusqu'à la rencontre des courants équatoriaux (8). On passait près de Sainte-Hélène ; comme au Cap, les règlements interdisaient d'une façon générale de s'y arrêter de peur de l'éventualité de la guerre, on y faisait cependant escale pour se rafraîchir (9) : les Anglais « accueillaient assez bien », mais sans plus... (10).

On reconnaissait aussi l'île de l'Ascension, utile par son abondance en tortues (11).

On suivait le vieil itinéraire des caravelles portugaises. En évitant les courants et les contre-courants de Guinée, on décrivait un arc très étiré de manière à contourner l'opposition de l'alizé

(1) DECARY, *Les satellites de Madagascar*, p. 67.
(2) KAEPPELIN, *Les escales...*, p. 85.
(3) Corr., t. 2, p. XLV (s. i.).
(4) KERGUELEN, *Relation...*, p. 165 et 168 (s. i.).
(5) LOUGNON, *Le mouvement...*, p. 117. A partir de 1750 environ, les bateaux revinrent de plus en plus « en droiture » vers la Métropole.
(6) SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire...*, p. 214 (s. i.).
FRAPPAZ, *Voyage...*, p. 190 et s. (s. i.).
TOMBE, *Voyage aux Indes Orientales*, p. 31 (s. i.).
(7) KAEPPELIN, *Les escales...*, p. 75.
(8) DESCHAMPS, *Les pirates...*, p. 116.
MAUNY, *Le déblocage d'un continent*, *in* Les grandes voies maritimes, p. 177.
(9) A. N. 4 JJ 144 B (1720-1744).
A. D. La Rochelle, 4 J 2318 (1776).
FLACOURT, en 1655, y fait escale, il n'y voit « aucun homme vivant », bien que l'Angleterre en ait prit possession en 1651 (Gr. Coll., t. IX, p. 267).
(10) CARPEAU DU SAUSSAY, *Voyages...*, p. 289 (s. i.).
SOUCHU de RENNEFORT, *Histoire...*, p. 145 (s. i.).
WELCH, *Portuguese and Dutch in South Africa*, chapter XIV, The English in Saint Helena, p. 295-319.
(11) A. N. 4 JJ 86, *Journal de la* Vierge de Grâce, 1733.
LEGENTIL de LA GALAISSIÈRE, *Voyage dans les mers de l'Inde*, t. 2, pl. 14 (s. i.). Voir le fac-simile p. 101.
LOUGNON, *Le mouvement...*, p. 117.



Cape Town

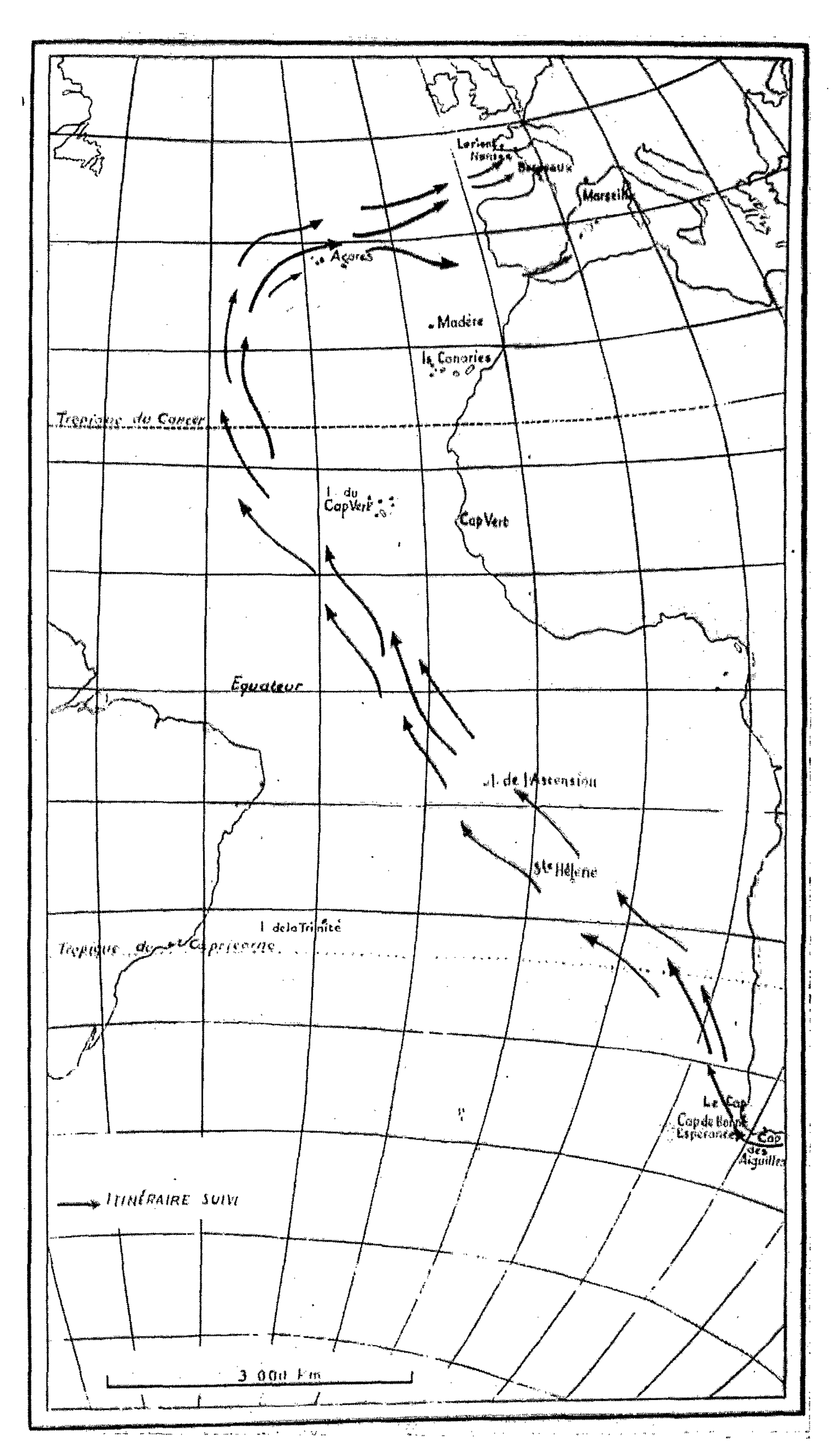
du Nord-Est et du courant des Canaries. Cette déviation, partant de la latitude des îles du Cap-Vert, amenait les bâtiments à la latitude des Açores, c'est-à-dire à la limite des vents d'Ouest. Comme ceux qui revenaient des Antilles, les bateaux utilisaient alors la même route qui portait sans encombre jusqu'à la côte française.

Enfin ils ralliaient Lorient, « face à l'île de Groix », « derrière les îles Glénans ». Après 1767, la réglementation voulut toujours contraindre les armateurs à transiter par ce port... (1). Les registres des Amirautés montrent qu'elle ne fut pas appliquée strictement.

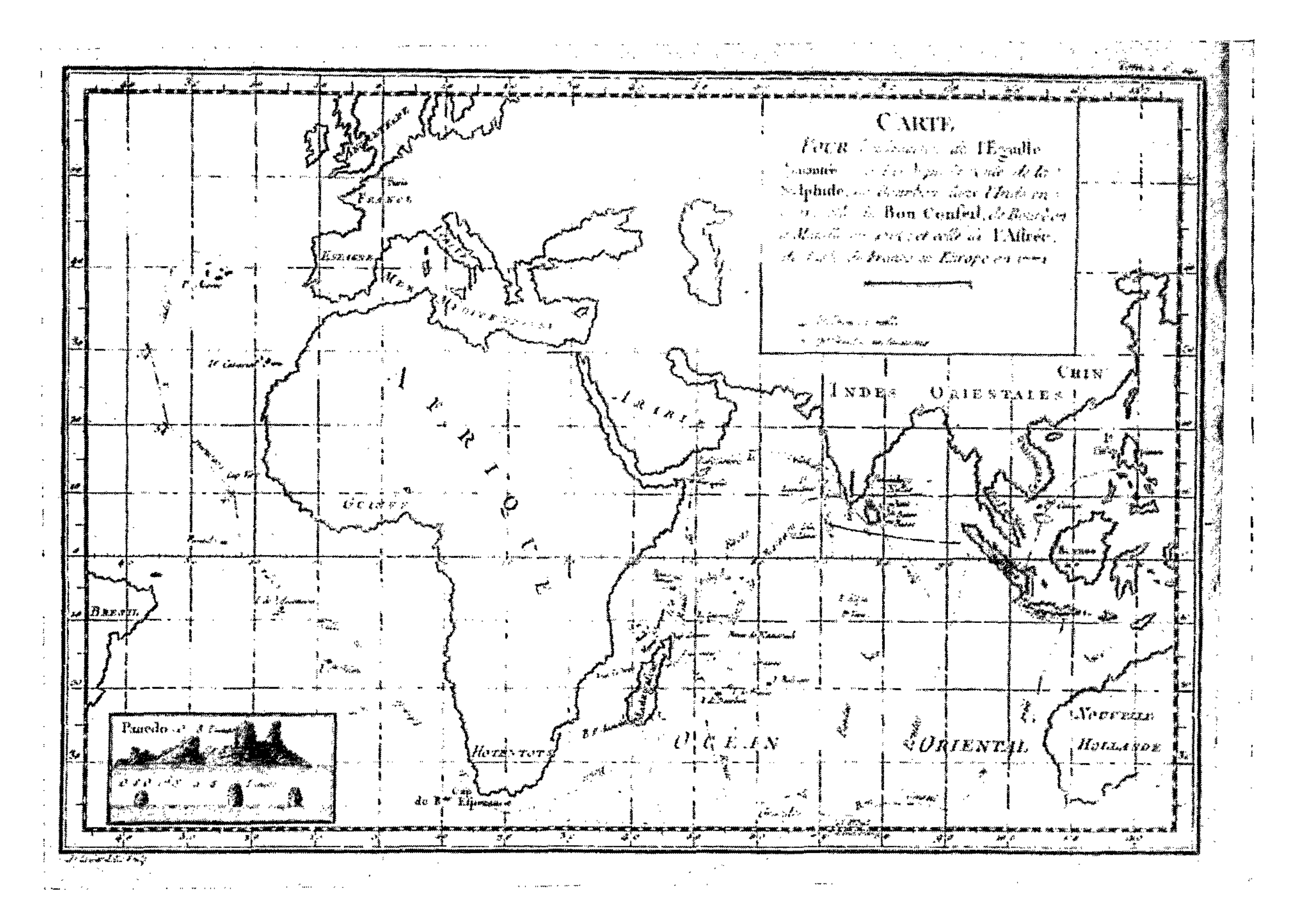
Normalement, la date d'arrivée se situait en avril et en mai pour ceux qui étaient partis des îles en décembre ; pour le plus grand nombre, ceux qui avaient mis la voile en mars, ils arrivaient en juillet ou en août.

Le voyage était terminé, il avait duré deux, trois, parfois cinq ans (2) ! Les dangers, les fatigues étaient oubliés dans les tavernes... Les marchandises étaient stockées dans les entrepôts. Les prospectus présentant les futures ventes des Indes étaient imprimés. « Les parfaits négociants » allaient enchérir (3).

(1) Arrêt du 13 août 1769, cité *in* WEBER, *La Compagnie...*, p. 618.
(2) Exemples « pathologiques » aux A. N. 4 JJ 86, et aux A. Maurice, série OC.
(3) DARDEL, *Commerce, industrie et navigation...*, p. 79.



Le voyage de retour dans l'océan Atlantique (printemps-été boréal)



Carte tirée du *Voyage dans les mers de l'Inde fait par ordre du Roi* par LEGENTIL
Paris, 1779, tome 2, planche 14 (s. i.)

II. LE TRAFIC LOCAL

Nous venons de voir le cadre dans lequel évoluaient les bateaux venant ou partant de la mer Orientale. Une fois aux Mascareignes, ils pouvaient se ravitailler, commercer, charger des produits tropicaux ou bien aller faire la traite à Madagascar ou sur la côte orientale d'Afrique.

Si « le commerce d'Inde en Inde était celui qui se faisait au-delà du cap de Bonne-Espérance jusque dans les mers de Chine (1) », le trafic des îles pouvait entrer dans ce vocable. Néanmoins les routes de ce « country trade » n'intéressèrent jamais directement la partie sud-ouest de l'océan Indien. A. TOUSSAINT les a bien situées ; il en distingue trois branches au sens strict :

— le commerce côtier le long des côtes indiennes ;

(1) MARTINEAU, *Dupleix et l'Inde française*, p. 151.

— le commerce entre les ports de la côte occidentale de l'Inde et la région du golfe Persique et de la mer Rouge ainsi que la région africaine ;

— le commerce entre les ports de la côte orientale et la Birmanie, la Malaisie, l'Indonésie et la Chine (1).

Il est préférable de parler de cabotage pour le trafic local. En revanche, les expressions « country trade » ou « commerce d'Inde en Inde » pouvaient s'appliquer à la rigueur aux relations Mascareignes-Pondichéry bien que le trajet recoupât « le long cours » venu de Métropole.

A. — LE BATEAU

Les bateaux que nous avons décrits et suivis depuis les ports de la métropole, les navires, les vaisseaux, même les frégates servirent pour rapporter des esclaves, du riz et des bœufs des côtes malgaches ou seulement des esclaves de la côte orientale d'Afrique (2).

Pendant tout le siècle, les administrateurs en retinrent un certain nombre, un à deux par an en moyenne (3) pour aller « hiverner ». Certains étaient des bâtiments qui avaient manqué leur but et avaient dû se replier sur l'île de France, d'autres avaient reçu l'ordre de se mettre au service du cabotage (4). Après la fin du monopole de la Compagnie, les négociants des ports français intensifièrent le système avec leurs correspondants de Port-Louis ; un détour au moment de la saison fraîche où les cyclones n'étaient pas à craindre procurait un bénéfice appréciable (5).

On mettait dans les magasins de l'île de France ce qui était superflu à la mission ; on faisait quelques modifications dans l'entrepont et le « métropolitain » allait traiter pendant trois ou quatre mois (6).

Cependant, le besoin s'était fait sentir d'avoir un groupe de navires de petit tonnage spécialisé dans ces communications locales. A partir de 1725, les Mascareignes eurent une flotille de brigantins, senaus, barques, « petites flûtes ». On les appela les « vaisseaux de côte (7) ».

Un arrêté de la direction parisienne en septembre 1733 les officialisa. Par opposition aux « métropolitains » qui repartaient « pour France », ils furent dits de « la seconde navigation » et attachés au service du Gouverneur général des îles avec libre disposition pour la traite (8). Ils le restèrent jusqu'à la conquête anglaise (9).

Les deux unités du début se multiplièrent, dans les années 1760, 19 bateaux jaugeant de 50 à 300 tonneaux furent employés. Malgré l'ordre de supprimer cette marine en 1781, quelques

(1) TOUSSAINT, *Les routes de l'océan Indien...*, *in* Océan Indien..., p. 305.
(2) A. N. C44, *La Bourdonnais aux directeurs*, 3 février 1740.
A. N. C47, *Lozier-Bouvet aux directeurs*, 31 décembre 1753.
A. Lorient, nombreux exemples dans 1 et 2 P.
(3) Statistique qui a pu être faite grâce aux fiches qui ont servi à la construction du *Graphique du nombre des esclaves importés*.
(4) LOUGNON, *Le mouvement...*, p. 110.
(5) A. D. Bordeaux, 7 B, *Archives Jean-Marie Le Tellier*, « négociant et armateur à l'île de France », dossier de la *Céline*.
(6) A. N. C_4 et A. Maurice HB : exemples fréquents.
(7) A. Lorient, 1 P 249, liasse 27, *Gens de mer et autres morts au service de la Compagnie...*
(8) A. N. $B_4$121, *Saunier, Commandant du* Postillon..., 1773.
A. N. $B_4$121, *Isle de France, rapport au Ministre...*, 10 février 1773.
VIGNOLS, *La France à Madagascar...*, p. 7.
(9) A. D. Caen, P. D. 40, f° 16, *Mémoire pour servir d'instructions au Capitaine général...*, 1802.

bricks furent conservés jusqu'en 1810. Avec les « goélettes », les « senaus » des négociants, ils furent les grands responsables de la traite négrière (1).

Ils avaient un tirant d'eau qui pouvait forcer les passes peu profondes des côtes malgaches ou africaines et une voilure maniable, se diminuant ou s'augmentant dans le minimum de temps possible.

Au temps de LA BOURDONNAIS, « les vaisseaux pour la traite des noirs et des bateaux que l'on fait à Madagascar et à Mozambique » servaient « deux à trois ans », à partir de 1750 la plupart purent servir de huit à dix ans par la possibilité de se faire radouber à Port-Louis (2).

Ainsi vers Madagascar, entre 1773 et 1810, 5 « vaisseaux de côte » firent 10 voyages au moins ; 15, 5 voyages au moins ; et 49, 3 voyages au moins (3).

Tous ces bâtiments furent employés pour transporter la main-d'œuvre servile. Pour Madagascar, on les aménageait selon que l'on rapportait plus ou moins de riz, de bœufs ou d'esclaves. Généralement, la Sainte-Barbe, la grande chambre et la chambre du conseil (quand elle existait) suffisaient pour les esclaves (4). Plutôt, on se préoccupait que ces bateaux fussent — comme le dit LANUX — « de bons bouliniers (5) ».

En revanche, il était nécessaire de les « transformer » quand ils partaient à la côte d'Afrique Ils devenaient des négriers : leur seul but était de rapporter des esclaves (6).

« Le tillac est exhaussé au-dessus de sa flottaison, au moins d'un tiers, voici pourquoi : d'abord pour donner plus de hauteur au parc des noirs, construit sur le faux pont ensuite pour que l'on puisse arrimer beaucoup d'eau et de vivres ; enfin pour assurer au navire la qualité essentielle de ne pas embarquer la vague dans les gros temps, car il n'y a de si nuisible à la santé des noirs que d'être mouillés par l'eau de mer... Une rambade est construite, c'est une espèce de cloison soutenant à une hauteur d'environ six pieds une galerie sur laquelle on place des factionnaires quand la cargaison commence à se compléter ou que l'on met la voile... Le tot est confectionné : c'est une tente goudronnée divisée en plusieurs compartiments et destinés à couvrir le pont de l'avant à l'arrière pour le préserver du soleil, de la pluie et du révoli des lames, car autant que possible, les écoutilles doivent rester constamment ouvertes le jour et la nuit (7). »

Ces négriers étaient les plus importants des « vaisseaux de côte », jaugeant de 200 à 300 tonneaux, ils pouvaient transporter jusqu'à 400 « têtes de nègres (8) ». Certains étaient même des trois mâts (9).

(1) POIVRE, *Voyage d'un philosophe*, p. 113 (s. i.).
(2) A. Brest, M 107, pièce 85, *Ile de France, année 1784, état des flûtes, pontons, allèges*, etc.
Corr., t. 3, 1er fascicule, p. XXVIII (s. i.).
LA BOURDONNAIS, *Mémoire des isles de France et de Bourbon*, p. 27 (s. i.).
(3) TOUSSAINT, *Le trafic commercial entre les Mascareignes et Madagascar...*, p. 93.
(4) A. N. C_5A_9, pièce 32, *Mémoire en réponse aux observations de M. Le Brasseur... sur la demande d'indemnité des entrepreneurs de la boucherie pour le compte du Roi...*, par le sieur OURY, 5 octobre 1785.
(5) B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 165, *Second voyage à Madagascar*, par LEGENTIL de LA GALAISSIÈRE, novembre 1762.
LANUX, *Mémoire sur la traite des esclaves...*, *in* R. T., t. 6, 4e trimestre 1932, p. 82, p. 269 (s. i.).
(6) A. Maurice, HB 17, pièces 53 à 55, *Reçus d'esclaves par capitaines* (1774). — NA 23/9/3, *Contrat entre Modeste de Britt et Jean Ruellan* (1777). — NA 25/3/20, *Inventaire général du* Salomon (s. d.).
(7) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 84 (s. i.).
(8) B. M. La Rochelle, dossier 277, *Procès-verbal de visite du bricq la* Créole, *18 septembre 1783 à l'île de France*.
(9) *Documents relatifs au corsaire le* Volcan de Mascarin *en 1793*, *in* R. T., t. VI, 4e trimestre 1943, p. 262 (s. i.).

Sous les ordres de l'état-major (3 à 4 hommes) dont le capitaine était souvent un « ex-officier de la Marine militaire », l'équipage se composait d'une vingtaine d'hommes « blancs et noirs (1) ». La maistrance réunissait toujours « un maître charpentier, un maître calfat, un maître tonnelier » auxquels s'ajoutaient selon les cas « un maître d'équipage, un maître voilier ». Un cuisinier et un domestique accommodaient les provisions de bouche (2).

GARNERAY a raison d'affirmer que tous étaient des hommes décidés. Le métier était dangereux par les révoltes toujours possibles, par la surcharge quasi continuelle des retours... L'analyse des conditions du bord ainsi que de la cargaison sera étudiée plus tard, car il serait erroné de réunir Madagascar et la côte d'Afrique...

B. — LES ROUTES

Elles ne doublèrent pas les trajets que nous avons étudiés pour les métropolitains dans l'océan Indien. Elles eurent leurs règles propres adaptées à la circulation locale des vents et des courants (3).

— *Vers Madagascar.*

Entre mars et décembre, les bateaux faisaient la navette entre la Grande Ile et les Mascareignes. La mer était calme, la température était alors moins étouffante, les esclaves étaient amenés de l'intérieur... Cette conjonction climatique et commerciale a réglé le cabotage pendant tout le siècle (4).

Dans cette partie de l'océan Indien, l'alizé du secteur est exerce son influence quasi permanente. En arrivant sur la côte est de la Grande Ile, il se partage en deux branches aux environs du 18° de latitude sud.

Au nord du 18°, les vents prennent une direction sud-sud-est-nord-nord-ouest : les bâtiments remontaient de Tamatave-Foulpointe jusque dans le fond de la baie d'Antongil et revenaient en faisant un demi-cercle et en frôlant l'île de Sable (ou Tromelin) (5).

Au sud de cette latitude, les vents sont nord-nord-est-sud-sud-ouest ; ils facilitaient la descente vers Fort-Dauphin ; au retour, il fallait accomplir aussi un demi-cercle mais par le sud (6).

Cependant, au mois de novembre-décembre, les vents côtiers soufflent du nord, les bateaux allaient plutôt directement à Antongil et redescendaient vers « Matatanes (7) ».

(1) Ces noirs étaient des Mozambiques (jamais des Malgaches) qui parfois étaient affranchis.

(2) B. M. La Rochelle, dossier 277, *Procès-verbal de visite du bricq la* Créole, *18 septembre 1783 à l'île de France.*
A. Maurice : nombreux exemples dans OC et NA.
ROUX, *Rapport de l'agent commercial de Madagascar*, p. 34 (s. i.).

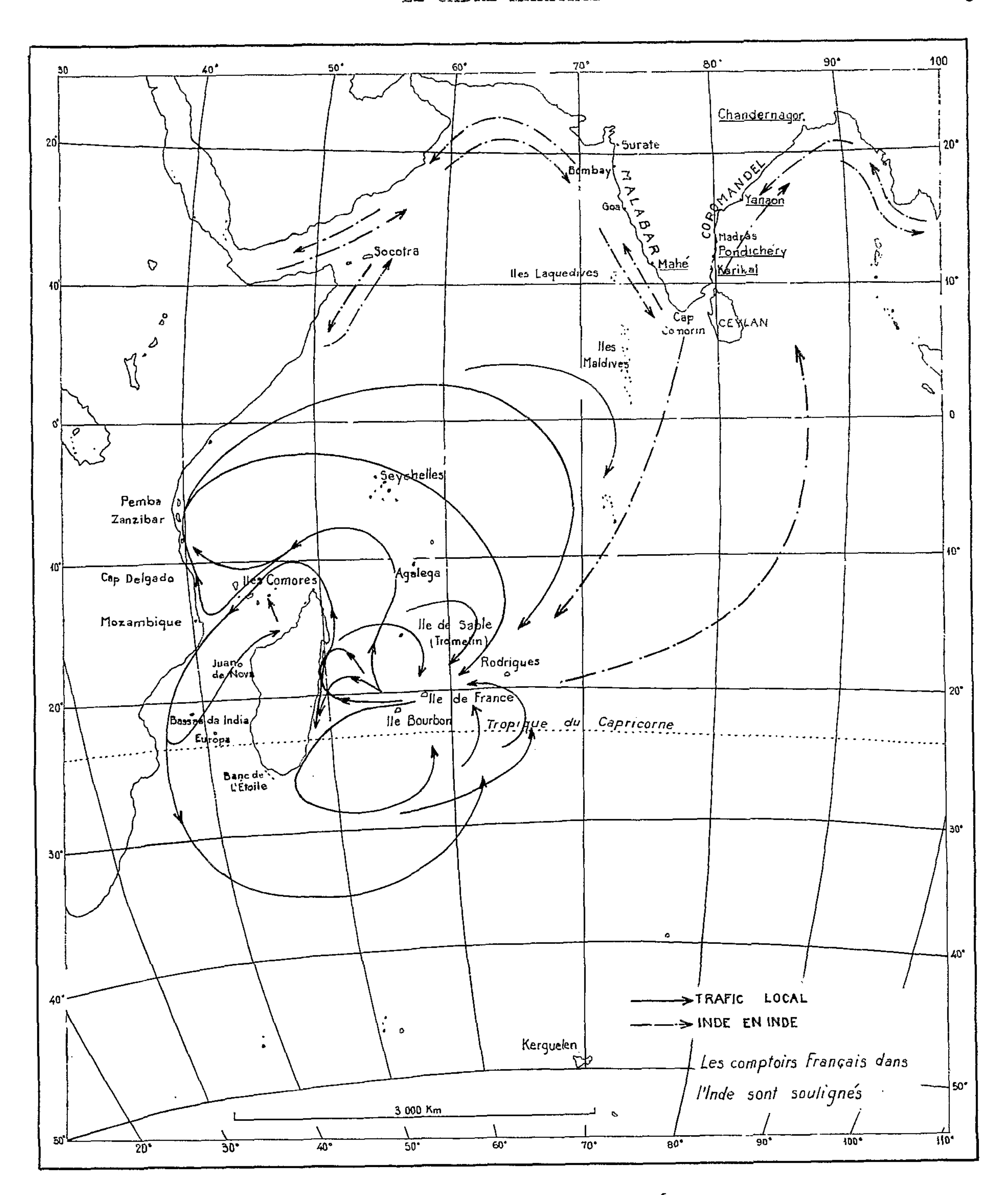
(3) Voir la carte du monde de la *National Geographic Society for the National Geographic Magazine*, Washington, 1969.

(4) LANUX, *Mémoire sur la traite des esclaves à une partye de coste... de Madagascar*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre, 1932, p. 79-80 (s. i.).
Voir le graphique p. 106. A la fin du siècle, des bateaux allèrent à Madagascar même à la saison des pluies, mais l'on retrouve une saison privilégiée attestée par le plus grand nombre des retours à l'île de France entre les mois d'août et de décembre.

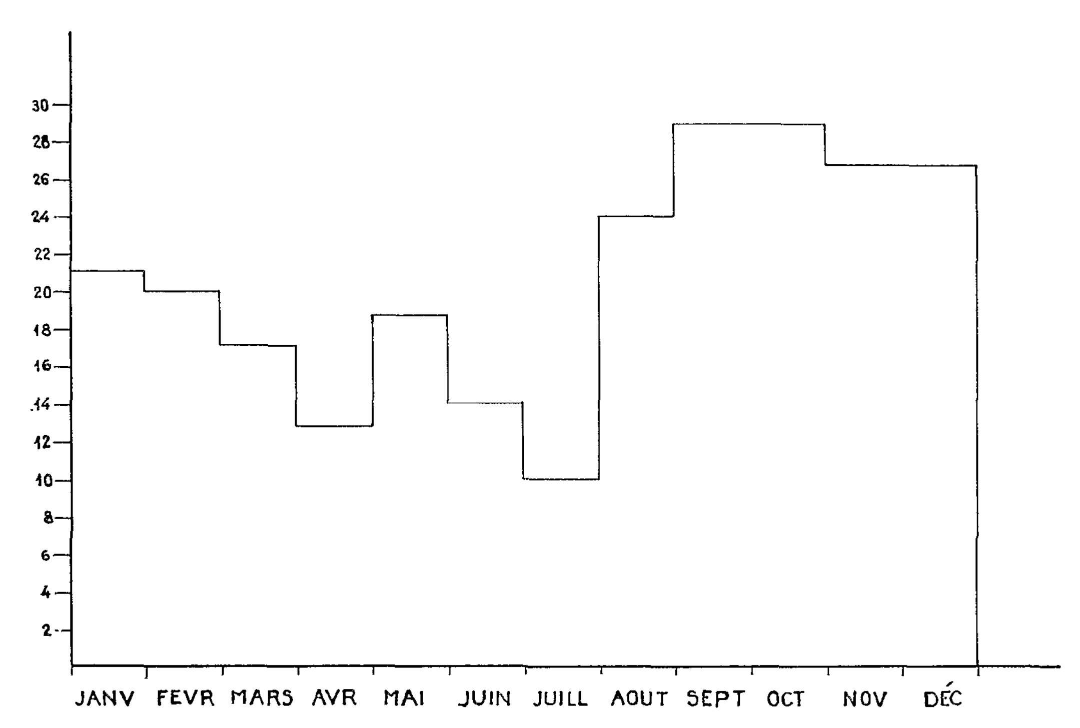
(5) A. Lorient, 1 P 297d, liasse 14, pièce 84, *Naufrage de la flûte l'*Utile, 1761.
A. Maurice, OB 29/71, *Déclaration du capitaine de la* Flore, 16 juin 1775.

(6) Pour le mouvement des vents : *Atlas de Madagascar, planche 10, Commentaire.*

(7) LANUX, *Mémoire sur la traite des esclaves...*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 80 (s. i.).



Le trafic local des îles et le commerce d'Inde en Inde (Été-Automne boréal)



Arrivées mensuelles à l'île de France des bateaux revenant de Madagascar entre 1773 et 1810.
(Source : Toussaint, *Route des îles*, p. 511-516.)

En comptant les arrêts à Madagascar, les expéditions duraient en moyenne trois ou quatre mois (1). Souvent, le vaisseau de côte déchargé de son riz ou de ses esclaves recevait une nouvelle cargaison et repartait...

Rodrigues, à 800 km plus à l'est de l'île de France, servait parfois de point de repère et même d'escale de rafraîchissements pour ceux qui ne faisaient pas attention aux vents « qui sont presque toujours contraires pour le retour aux îles (2) ». Il fallait effectuer alors un détour de 2 000 km pour ne pas tomber « sous le vent » des îles ; ainsi le *Lys*, en 1762, mit deux mois pour aller de Foulpointe au Port-Louis (3). Rodrigues offrait aux malchanceux les tortues de mer, « dont la graisse verte et la couenne sont fort estimées (4) ». Les chats sauvages, les rats, les souris, les mouches gênaient les cinq colons et la centaine d'esclaves qui y étaient à demeure. Comme l'établissement avait « l'inconvénient de préparer des ressources » aux Anglais, DECAEN la fit évacuer après 1805. En août 1809, elle fut définitivement britannique (5).

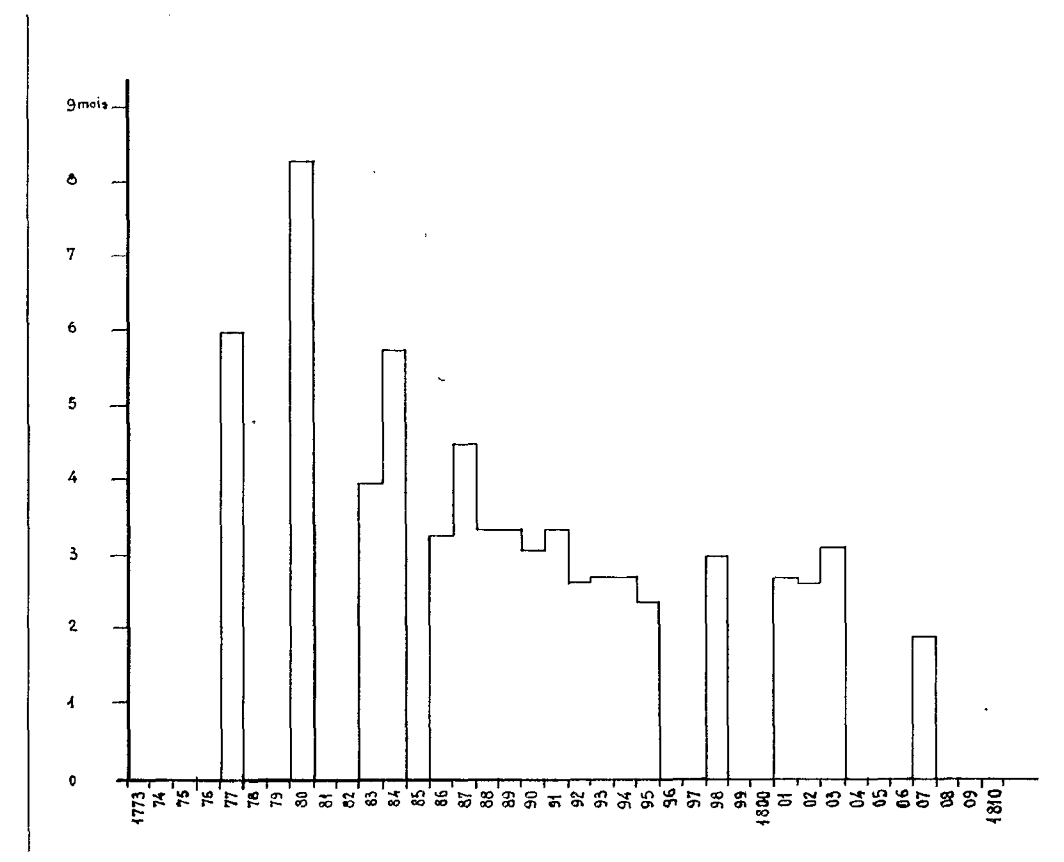
(1) Voir le graphique p. 107. La durée des voyages semble diminuer à la fin de l'époque française. Par les sondages effectués entre 1725 et 1767, il n'en est rien : durant tout le XVIIIe siècle, les voyages durèrent bien en moyenne trois à quatre mois.

(2) A. Maurice, F 10/532, *Déclaration du capitaine du* Louis-Marie, 21 août 1793.
LANUX, *Mémoire sur la traite des esclaves...*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 82 (s. i.).

(3) B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 168, *Extrait du voyage de M. Legentil*, 1762.

(4) DUPON, *Recueil de documents pour servir à l'histoire de Rodrigues*, p. 26, cite la *Relation du voyage du Père Pingre à l'île Rodrigues*, effectuée en 1761.

(5) A. Maurice, TB 5/1, *Arrêté du Capitaine général*, s. d. — TB 5/1, *Recensement, an XIII*.



Durée des expéditions de traite à Madagascar (départ et retour de l'île de France), 1776-1807.
(Source : Toussaint, *Route des îles*, p. 511-516.)

— *Vers la côte d'Afrique.*

Tous les bateaux (dont les itinéraires sont mentionnés dans les services d'archives) passaient par le nord de Madagascar.

On se servait toujours de l'alizé pour franchir le cap d'Ambre, soit en longeant la côte malgache, soit en pointant sur Agaléga (1). On « était en vue » ou on touchait les Comores, Anjouan surtout (2), puis on « atterrissait » à Mozambique. Pour aller plus au nord, au-delà du cap Delgado on profitait des vents du Sud-Ouest qui soufflaient modérément en cette saison : Pemba, Zanzibar, Quiloa s'étaient réapprovisionnés en esclaves...

Pourquoi les bateaux ne contournaient la Grande Ile par le sud ? Le canal de Mozambique, mer très chaude à caractère continental est toute l'année une zone de faibles pressions relatives : ce passage bien connu pourtant par les Portugais apparaissait trop dangereux aux Français...

(1) A. Maurice, OC 24 B, f° 129, *Journal de navigation du vaisseau l'*Espérance, *capitaine Desmoliers faisant la traite à la côte d'Afrique* (1774-1775).

(2) Il semble que peu de capitaines aient fait le trafic à Anjouan : les esclaves étaient plus chers que sur la côte d'Afrique, et les Comoriens étaient parfois « traîtres », voir A. Maurice, F 10/94, *Déclaration du capitaine de la* Sultane Favorite, 3 août 1791.

Le banc de l'Étoile, Europa, les Bassas da India effrayaient les marins ; certains croyaient même que Juan de Nova était une île flottante (1) ! Les courants, les vents semblaient aussi trop violents pour les « vaisseaux de côte ».

En revanche, quelques-uns au retour passaient au sud du tropique du Capricorne : si la saison était trop avancée (décembre), les bâtiments avaient du mal à remonter vers les Comores, en longeant la côte d'Afrique (2). Ils rejoignaient la latitude de 30-35° et retrouvaient alors les vents d'Ouest qui venaient du cap de Bonne-Espérance... (3).

La grande majorité passait par le nord, à 1 000 ou 1 500 km au large de Madagascar. Dans les parages du cap d'Ambre, les vents et surtout les courants qui viennent de l'est, qui sont très violents, ne permettaient guère aux navires à voiles de le doubler en venant de l'ouest.

On frôlait l'Équateur, parfois même on avait en vue les Maldives (4), mais la plupart du temps les Seychelles servaient de repère (5).

La principale de ce groupe de 90 îles et îlots, Mahé, servit ainsi d'escale de rafraîchissement aux négriers. Reconnue en 1742, habitée vraiment à partir de 1770, Mahé rendit les plus grands services pendant plus de vingt ans (6).

Point idéal entre la côte d'Afrique et les Mascareignes du fait des vents dominants, elle avait « l'air très salubre qui rétablit promptement les esclaves fatigués des navires (7) ».

« Le poisson de mer de toute espèce et celui d'eau douce y sont en quantité et principalement la raie, la sardine, le mulet, la carangue, la tortue de mer et de terre ; les pigeons ramiers, les tourterelles... y sont si communs que pour la nourriture des blancs et des noirs ils n'ont besoin que de vin et d'eau-de-vie... Le port consiste en différents barachois très spacieux, il se trouve être à l'abri de tous les vents et offre trois passages pour y entrer y sortir. Les vaisseaux qui viendront sont assurés d'y trouver des vivres, volailles, cochons, tortues, cabris... aussi bien que des légumes. » Et pour désinfecter les « nègres », un détail important : « le coco naturel peut être d'un grand secours quand on manque de vinaigre (8) ».

Devant tant d'avantages, son succès grandit avec le développement de la traite de l'Afrique orientale. En 1786, « les navires y abondant en si grande quantité », le Ministre de la Marine conseilla même « qu'il y ait un commandant, homme ferme et juste, capable de maintenir la police entre ces navires et faire une répartition égale des secours (9) » ; ce qui fut exécuté en 1792. L'acti-

(1) DECARY, *Les satellites de Madagascar et l'ancienne navigation dans le canal de Mozambique*, p. 66-68. ROBEQUAIN, *Madagascar et les bases dispersées de l'Union française*, p. 324.

(2) MAUNY, *Le déblocage d'un continent...*, *in* Les grandes voies maritimes, p. 177-178.

(3) A. Lorient, 2 P 10479, *Extrait des minutes du greffe et de la juridiction royale de l'île de France et d'amirauté*, août 1782.

(4) A. N. C_5A_2, pièce 8, *Dumas à Poivre*, 22 mars 1768.

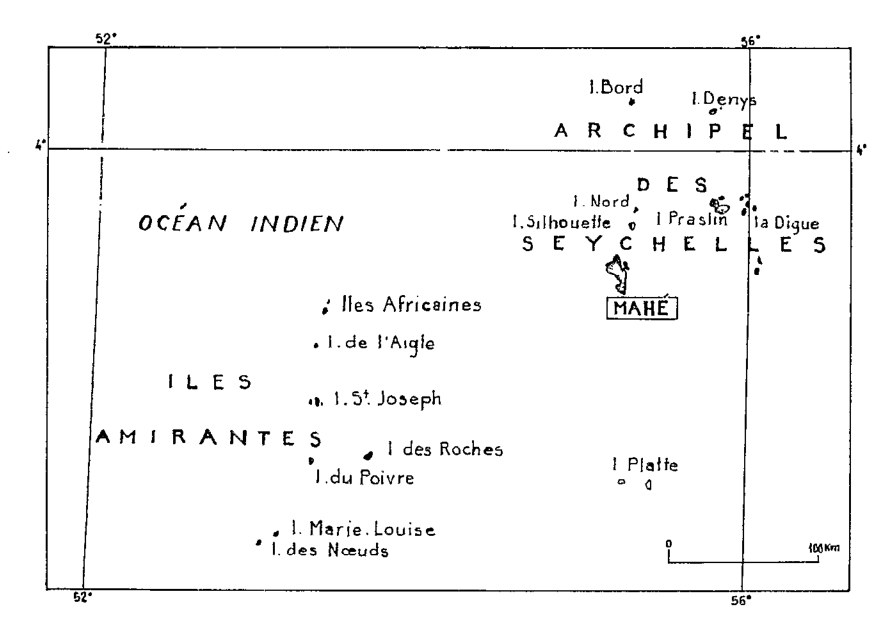
(5) Seychelles ou Séchelles : en l'honneur de l'intendant MOREAU de SÉCHELLES. C'est MAHÉ de LA BOURDONNAIS qui les fit explorer en 1742. On les appela d'abord les Sept Frères, puis quelques années après, Seychelles. La principale île reçut ainsi le nom du Gouverneur. Au sud-ouest, les îles Amirantes n'intéressaient pas les navires ; elles n'étaient que de minuscules îlots coralliens sans possibilité de ravitaillement.

(6) A. Maurice, NA 23/10/26. *Acte de dépôt de M. de Châteauneuf revenant de Quérimbe*, 8 août 1777. TOUSSAINT, *L'administration française de l'île Maurice...*, p. 106. SAUZIER, *Contributions à l'histoire et à la géographie de l'Archipel des Seychelles*.

(7) A. Brest, M 109, pièce 88, *Observations sur le mémoire du Roi pour servir d'instruction aux sieurs d'Entrecasteaux et Dupuy, Rubrique îles Seychelles*, 1786.

(8) B. N. N. A. F., 9341, f° 249, *Mémoire sur l'établissement des îles Seychelles* par BRAYER DU BARRÉ, juin 1772.

(9) A. Brest, M 109, pièce 88, *Observations sur le mémoire du Roi pour servir d'instruction aux sieurs d'Entrecasteaux et Dupuy, Rubrique îles Seychelles*, 1786.



Amirantes et Seychelles

vité de Mahé se réduisit pourtant à partir de 1794 aux croisières anglaises qui venaient déjà y relâcher... (1).

Après tous les bienfaits des Seychelles, on profitait du courant nord-équatorial pour rejoindre Port-Louis en rejoignant la route des vaisseaux métropolitains partis des Indes.

Le voyage avait duré ordinairement quatre à cinq mois. « Nous avons débarqué nos malades, et envoyé à terre nos marins, officiers et commis de traite. Nous avons affourché nord-est et sud-ouest, la plus forte ancre au nord-est par les trente brasses, nous avons envoyé à terre 179 nègres tant grands que petits, négresses et négrittes », écrit, à la fin de son journal de bord, un capitaine après être arrivé à Bourbon, « en rade de Saint-Paul (2) ».

Le mouvement des navires termine la mise en place du cadre de la traite. Maintenant il faut aller sur les lieux mêmes où furent achetés les esclaves.

(1) A. D. Caen, P. D. 44, f° 273, *Topographie de l'île de France*, 30 prairial an XI.
(2) A. N. 4 JJ 86, *Journal de la* Vierge de Grâce, 1732-1733.

DEUXIÈME PARTIE

LES SOURCES DE LA TRAITE

*Quatre régions du monde ont fourni des esclaves aux Mascareignes au XVIII*e *siècle, nous étudierons :*

Chapitre I : *Madagascar* : un trafic réglé.

Chapitre II : *La côte orientale d'Afrique* : un trafic toléré.

Chapitre III : *L'Inde et la côte occidentale d'Afrique* : des trafics épisodiques.

CHAPITRE PREMIER

MADAGASCAR

C'est pour la Grande Ile que nous avons le plus de sources. Endroit de traite le plus proche des Mascareignes, terre réputée française au XVIIe siècle, Madagascar servit avec des fortunes diverses aux traitants pendant toute la période étudiée.

Plusieurs points vont retenir l'attention :

I. La traite jusqu'au XVIIIe siècle.
II. La réglementation.
III. Les lieux de traite.
IV. L'intérieur de l'île.

I. LA TRAITE JUSQU'AU XVIIIe SIÈCLE

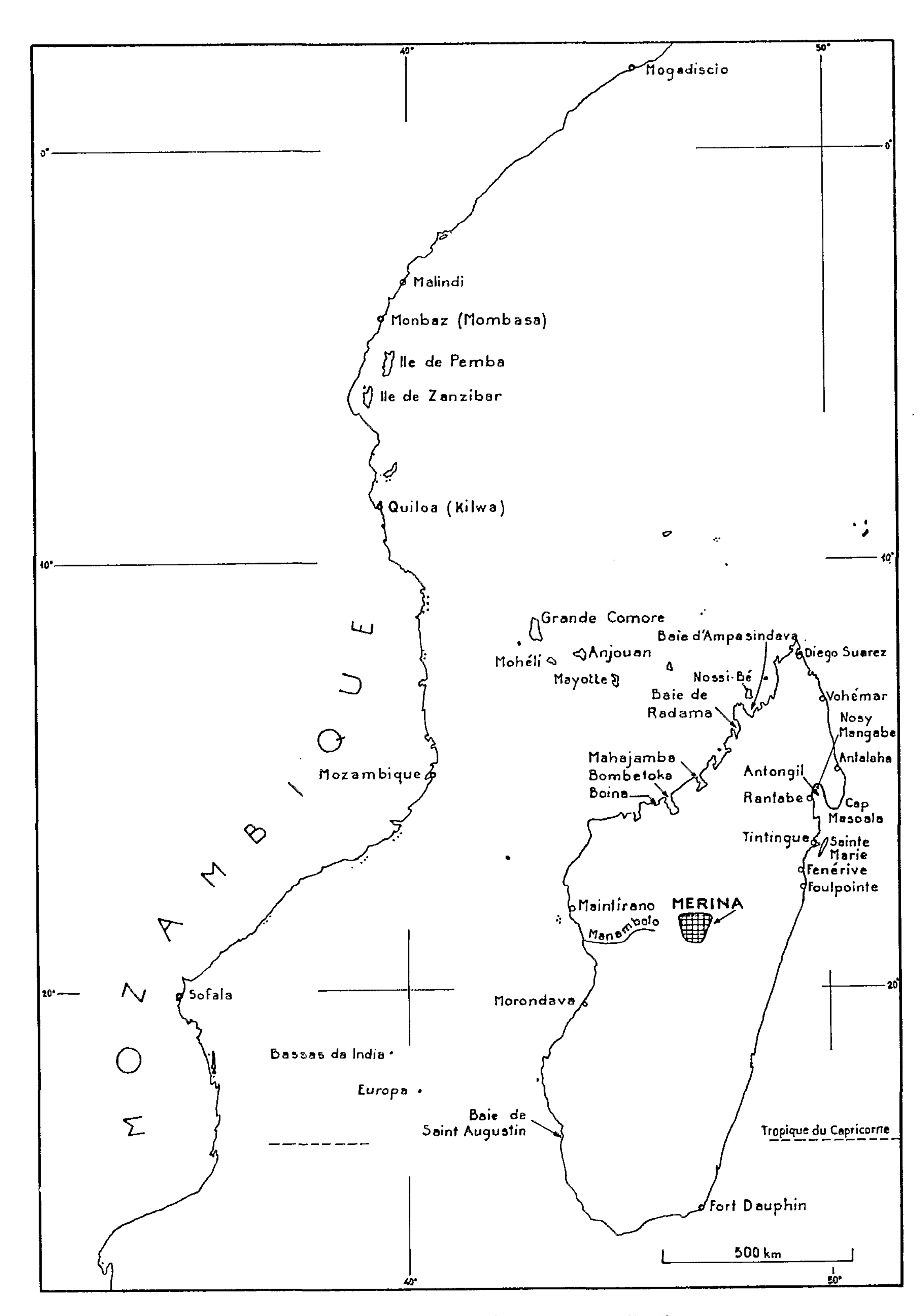
Quand les premiers traitants arrivèrent des Mascareignes pour faire le commerce des esclaves à Madagascar, une longue tradition existait déjà. Certains s'en aperçurent ; « usage ancien », « commerce pratiqué de tout temps chez eux et chez les peuples dont ils paraissent descendus (1) », cette impression subjective n'alla pas plus loin.

Les Arabes.

Les islamisés furent les premiers à pratiquer la traite servile. Pour des raisons de commerce et de dissidence religieuse, ils visitèrent les côtes malgaches à partir du Xe siècle pour le moins (2).

(1) A. N. C_5A_8 *bis*, pièce 211, *Mémoire sur les moyens de former un établissement à Madagascar*, par le chevalier de SANGLIER, 6 décembre 1786.
B. Museum, Add. Mss. 18135, f° 113, *Questions sur Madagascar*, par d'UNIENVILLE, novembre 1815. Il résume tout ce qui a été écrit au XVIIIe siècle sur la Grande Ile.

(2) A. N. C_5A_2, pièce 12, *Journal de Maudave*, 16 novembre 1768.
DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 42-43.
VÉRIN, *Les Arabes dans l'océan Indien et Madagascar*, p. a.



La traite jusqu'au XVIII[e] siècle : carte explicative

Ils installèrent entre l'actuelle Maintirano et le cap Masoala de nombreux comptoirs (1) ; les principaux se situaient dans les baies de Boina, de Bombetoka, de la Mahajamba.

Ces cités prospérèrent grâce aux liaisons commerciales qui les unissaient à celles de l'Afrique de l'Est (Pemba, Zanzibar, Mogadiscio, Quiloa, Malindi, Monbaz).

Au XVIe siècle, les Portugais remarquèrent ces villes bien vivantes de la côte nord-ouest de Madagascar. En 1506, l'amiral TRISTAN DA CUNHA visitant cette partie de l'île aborda à l'îlot de Nosy Manja, à l'entrée de la Mahajamba. Il y trouva « des Maures en grand nombre, gouvernés par un roi », il pilla la ville et apprit néanmoins que « les Arabes de Malindi et de Monbaz venaient y échanger les étoffes de l'Inde contre des esclaves, de la cire et du riz (2) ».

Cette traite existait depuis plusieurs siècles et, en valeur, l'essentiel de l'échange reposait sur les esclaves (3). Les boutres venaient chaque année prendre cette main-d'œuvre pour la conduire dans les comptoirs de la côte orientale d'Afrique ou en « Arabie heureuse » ; les rois malgaches les attendaient avec leurs prisonniers (4).

Avec les Portugais, des concurrents étaient apparus. Ceux-ci voulurent contrôler le commerce dans tout l'océan Indien ; ils prirent comme point d'appui, sur le canal de Mozambique, Sofala dès 1503.

Les Portugais.

Ils entrèrent en conflit avec les marchands arabes dès leur arrivée. Au cours du XVIe siècle, à plusieurs reprises, ils attaquèrent et pillèrent les comptoirs de la côte nord-ouest de Madagascar, « celle qui regarde le pays mozambique qui est la plus connue de toutes et avec laquelle nous avons les rapports les plus fréquents (5) ».

Trois lieux eurent leurs faveurs pour la traite des esclaves : la baie d'Ampasindava, la baie de Boina et l'embouchure du Manambolo (6). Un marchand de Londres, BOOTHBY, explique la méthode des Lusitaniens : « ... En allant de Mussemberg (Mozambique) dans l'Inde, ils touchent à l'île de Saint-Laurent pour y acheter des esclaves qu'ils emmènent dans leurs colonies... J'ai pris un navire chargé d'esclaves des deux sexes et de bois de santal ; il venait de Mussemberg, il avait touché à l'île Saint-Laurent et après y avoir pris sa cargaison, il se rendait à Goa, comme nous l'apprit son passeport portugais (7). »

Ils ne purent imposer leur monopole et à partir de 1580 leurs actions se firent moins impérieuses (8). Peu à peu, ils laissèrent la première place aux autres Européens tandis que les Arabes avaient réussi à se maintenir : en 1664, « les esclaves achetés 9 à 10 piastres par les Arabes aux rois de cette île (Madagascar) pouvaient être revendus aux Portugais jusqu'à 100 piastres (9) ».

(1) VÉRIN et MILLE, *Les sites islamiques du nord-ouest.*
(2) Gr. Coll. t. I, p. 15, *Relation de Correa* (s. i.).
Gr. Coll., t. I, p. 21, *Relation de Fernan d'Albuquerque* (s. i.).
(3) Gr. Coll., t. I, p. 97-105, *Exploration de Balthazar Lobo de Sousa* (s. i.).
MARIANO, *Relation de voyage... à l'île Saint-Laurent, in* Gr. Coll., t. II, p. 14 (s. i.).
(4) Gr. Coll., t. I, p. 100, *Exploration de Balthazar Lobo de Sousa* (s. i.).
(5) MARIANO, *Routier de l'île Saint-Laurent..., in* Gr. Coll., t. III, p. 641 (s. i.).
(6) MARIANO, *Routier de l'île Saint-Laurent..., in* Gr. Coll., t. III, p. 649, 655 et 666 (s. i.).
(7) BOOTHBY, *Courte description ou découverte de la très fameuse île de Madagascar..., in* Gr. Coll., t. III, p. 81 (s. i.).
(8) Voir *in* TOUSSAINT, *Histoire de l'océan Indien*, p. 114-115, les causes de leur échec.
(9) Gr. Coll., t. II, p. 83, *Relation de Walter Peyton* (s. i.).

Les Hollandais.

A partir de 1595, les « honnêtes marchands » sur la route de l'Indonésie se mirent à fréquenter les ports de la côte ouest (1). Ils ne firent pas d'abord la traite des esclaves à la manière des Portugais, car ils ne disposaient pas de possessions sur le canal de Mozambique. Ils inaugurèrent en revanche le commerce servile sur la côte est — face à leur possession de Maurice — notamment à Antongil où ils entretinrent un fortin pendant quelques mois (2).

Avec la création puis la réussite du Cap, ils abandonnèrent les habitudes mauriciennes et visitèrent la côte ouest : ils ramenèrent de multiples fois des esclaves achetés à Saint-Augustin, Morondava, Bombetoka, Mahajamba (3). Ce trafic, malgré la rivalité des autres Européens, dura jusqu'à la fin du XVIIIe siècle (4).

Les Anglais.

Leurs premières expéditions commerciales vers l'océan Indien débutèrent en 1591 (5). En 1607 seulement, David MIDDLETON de la compagnie anglaise des Indes « mouilla l'ancre dans la baie de Saint-Augustin pour y prendre de l'eau et du bois (6) ».

Comme les Portugais, ils s'intéressèrent à la côte ouest. Saint-Augustin leur servit souvent d'escale sur cette route des Indes « par le dedans ». Ils y tentèrent même un établissement en 1645 mais sans succès (7). Ils allèrent aussi dans les baies de Radama (actuelle), de la Mahajamba, de Boina, à Nossi-Bé pour trouver d'autres points de relâche commodes. Mais considérant ces rivages comme trop hostiles, ils les abandonnèrent et se consacrèrent à leurs comptoirs de la péninsule indienne.

Ainsi, après 1650, leurs visites se firent-elles plus rares. Les capitaines de la Compagnie anglaise venaient y réparer une avarie ou renouveler les provisions de bouche (8) pour continuer jusqu'à Madras. Cependant d'autres capitaines, anglais de naissance mais aventuriers de métier, y relâchèrent dans le seul but de prendre des esclaves (9). Ils les revendaient aux Portugais de l'Inde, aux Hollandais du Cap, aux planteurs des Barbades ou de la Jamaïque (10).

(1) Gr. Coll., t. I, p. 163, *Premier atterrissage des Hollandais à Madagascar* (s. i.).
Gr. Coll., t. III, p. 203, *Relâche du navire le* Nieudelf *dans la baie de Saint-Augustin* (s. i.).
(2) Voir p. 18 et s.
(3) Gr. Coll., t. III, p. 381, *Voyages des Hollandais du Cap à Madagascar pour y acheter des esclaves, de 1676 à 1715* (s. i.).
Gr. Coll., t. V, p. 310, *Le commerce d'esclaves à Madagascar en 1765* (s. i.).
HEMMY, *Journal du voyage du navire hollandais* De Brack..., *in* Gr. Coll., t. VI, p. 52 (s. i.).
(4) A. N. C_5A_5, pièce 35, *Détail général du cours du voyage du Bougainville*, 25 septembre 1774.
A. N. Mad. 150[207], *Observations sur l'établissement fait à Madagascar par M. le baron de Benyowsky.*
MAC CALL THEAL, *History of Africa south of the Zambesi*, vol. 3, p. 31.
(5) TOUSSAINT, *Histoire de l'océan Indien*, p. 124.
(6) MIDDLETON, *Relâche dans la baie de Saint-Augustin, in* Gr. Coll., t. I, p. 402 (s. i.).
(7) GRANDIDIER, *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar*, vol. V, p. 358.
(8) Gr. Coll., t. III, p. 294, *Relâche d'un navire anglais...* (s. i.).
(9) HAMILTON, *A new account of the east Indies*, p. 16 (s. i.).
Gr. Coll., t. V, p. 44, *Relâche du navire le* Barneveld (s. i.).
(10) Gr. Coll., t. III, p. 381, *Esclaves malgaches en Amérique* (s. i.).
Comme les Hollandais, ils continuèrent au XVIIIe siècle, cf. A. N. Mad. 150[207], *Observations sur l'établissement fait à Madagascar par M. le baron de Benyowsky.*

Les Français.

Derniers arrivés, ils joignirent leurs efforts aux autres étrangers : nous avons vu leur aventure de 1642 à 1674 dans la Grande Ile. Ils furent les seuls à ne pas avoir fait la traite servile d'une manière méthodique (au contraire des Portugais et des Hollandais) ; ils n'avaient pas encore de colonies à peupler ou ne maîtrisaient pas encore bien la mer (au contraire des Anglais).

Ils choisirent la région sud-est avec Fort-Dauphin, et la côte est ; contrairement aux autres, ils s'intéressèrent peu à la côte ouest. La route des Indes pour les compatriotes de FLACOURT passait par « le dehors » (jusqu'au XIX[e] siècle, ils hésitèrent à emprunter le canal de Mozambique), ce qui explique qu'ils reconnurent Mascarin.

Les conséquences de l'action des étrangers.

Tous ces étrangers, pour obtenir ce qu'ils voulaient, ont aidé à transformer la situation politique de la Grande Ile. Directement ou indirectement, ils suscitèrent des guerres.

SOUSA, en 1557, remarque que « le roi cafre » qui fournit les esclaves aux Arabes « fait continuellement la guerre à ses voisins ». En 1667, à Antongil, MATELIEF note que « les noirs s'y faisaient vivement la guerre ». Deux Hollandais de Maurice, laissés en 1639 dans la région de l'« Angoada » (Fénérive), disent au Français CAUCHE que le roi de la province les avaient emmenés « à la guerre contre les montagnards et leur laissait le tiers des prisonniers ». Des Hollandais du Cap, en 1696 à Bombetoka, avertissent leurs compatriotes que « le roi préfère de beaucoup à l'argent et aux marchandises les bons mousquets qui lui servent à détruire ses ennemis (1) ».

Les armes européennes étaient nécessaires au maintien de la supériorité de certains rois. La conception politique des clans commençait de s'estomper au profit de celle des royaumes (2).

Les mousquets, les fusils de traite échangés contre des esclaves allaient favoriser l'extension de l'absolutisme royal. Les rapports commerciaux eux-mêmes allaient rendre certains groupes « plus habiles, plus entreprenants et plus civilisés (3) ».

Van der MEERSCH, troisième gouverneur hollandais de Maurice, le perçut en 1646 à Antongil : « Un roi sur la côte occidentale de Madagascar... le plus puissant de l'île... envoyait ses chefs « lucoronghs » parcourir le pays avec 100 ou 200 soldats et échanger soit des bœufs, soit des étoffes portugaises contre des esclaves si bien qu'il accaparaît presque tous ceux du nord de l'île. » Il vit un de ces chefs avec 120 hommes et 200 bœufs acheter dans le village où il se trouvait de « nombreux esclaves ». Il regretta de ne pouvoir, du fait des instructions reçues, faire sur les intrus une décharge de mousqueterie qui « leur aurait fait certainement une bonne impression et aurait enlevé à ce lucorongh l'envie de revenir (4) ».

A partir du XVI[e] siècle, il y eut conjonction d'intérêts entre les rois et les Européens. Les uns vendant des esclaves aux autres pour les armes ; ce n'est pas un hasard si les premiers royaumes furent ceux des Sakalava dont la tradition rapporte qu'ils se seraient servis les premiers de fusils (5).

(1) Gr. Coll., t. I, p. 100, *Exploration de Madagascar par Balthazar Lobo de Sousa* (s. i.).
Gr. Coll., t. I, p. 396, *Voyage de Matelief aux Indes Orientales* (s. i.).
CAUCHE, *Relation...*, *in* Gr. Coll., t. II, p. 477 (s. i.).
Gr. Coll., t. III, p. 382, *Voyage des Hollandais du Cap à Madagascar pour y acheter des esclaves* (s. i.).
(2) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 92.
(3) MARTIN, *Mémoires...*, édition de 1931, t. 1, p. 122 (s. i.).
(4) Gr. Coll., t. III, *Deux voyages à Madagascar de Van der Meersch*, p. 198 (s. i.).
(5) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 99.

En 1690, un Anglais, OVINGTON, laisse entrevoir la situation : « Madagascar est gouvernée par plusieurs rois, indépendants les uns des autres, qui se font souvent la guerre, chacun tâchant d'empiéter sur ses voisins... Leurs richesses consistent... dans le grand nombre de leurs esclaves et toutes leurs guerres n'ont pas d'autre but que de faire des prisonniers pour les réduire en esclavage (1). »

Arrivé à ce point du raisonnement, une question se fait jour : la traite a-t-elle eu comme conséquence l'esclavage, ou bien cette institution existait-elle avant ?

On ne peut pas répondre exactement ; cependant, certains faits laissent voir d'étranges concordances.

D'après les traditions malgaches, c'est toujours à la conquête qu'est attribuée l'origine première de l'esclavage : « Autrefois il n'y avait pas à Madagascar de castes d'esclaves, mais la guerre civile ayant éclaté, les vainqueurs réduisirent en servitude ceux qui furent vaincus (2). »

En Imerina, la tradition paraît vouloir fixer une époque à l'arrivée de l'esclavage. Un texte dit que les premiers esclaves apparurent sous le règne de RALAMBO, roi guerrier de la région d'Ambohitrabiby (3). Ce monarque régnait vers 1600, date à laquelle les premiers fusils arrivèrent sur les Hauts Plateaux (4) et les premiers esclaves « du royaume des Hova » à la côte nord-ouest, dans la baie de Boina pour être embarqués vers Malindi (5).

La corrélation est troublante. Elle n'équivaut pas à une certitude, mais à une présomption tout au plus, car le système des castes (gardons l'exemple merina) — nobles ou andriana, hommes libres ou hova, esclaves ou andevo — a pu exister bien avant le temps des exportations et des conquêtes (6) sans être institutionnalisé pour autant.

Notons seulement que le début de l'esclavage intérieur semble dater de la même époque que l'apparition de la traite vers l'extérieur. Dans le nord-ouest, les contacts avec les étrangers avaient été précoces et, là, les rois furent « puissants » bien plus tôt que dans l'Imerina. Au XVIe siècle, le roi de la baie de Boina est maître d'un territoire important, il possède des esclaves, il fait la guerre sur une grande échelle (7), tandis qu'en Imerina le royaume hova n'est que quelques collines au bord de marais... (8).

La mutation politique gagnait ainsi lentement le cœur de la Grande Ile. Elle allait lentement... Mais à la fin du XVIIe siècle, de nouveaux étrangers apparurent et précipitèrent le rythme de la traite.

(1) OVINGTON, *Description de Madagascar et de l'île d'Anjouan, in* Gr. Coll., t. III, p. 457 (s. i.).
(2) ANDRÉ, *De l'esclavage à Madagascar*, p. 11.
(3) ANDRÉ, *De l'esclavage à Madagascar*, p. 15.
DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 115.
(4) CALLET, *Histoire des rois (Tantaran'ny Andriana)*, t. 1, p. 274.
(5) MARIANO, *Relation de voyage... à l'île Saint-Laurent, in* Gr. Coll., t. II, p. 13 (s. i.).
Jusqu'au XIXe siècle, la confusion restera entre les termes Imerina, Hova et Merina.
Imerina est la région des Hauts Plateaux où se trouvent les Merina. Le terme Hova comme le note H. DESCHAMPS, in *Histoire de Madagascar*, p. 55 en note, est délicat d'emploi ; il peut désigner les castes roturières du peuple merina (sens dans lequel il est employé ici) ; les castes nobles des peuples bara et betsileo et certaines tribus d'autres peuples.
Pour la prononciation de ces noms, voir la note liminaire, p. 9, in *Histoire de Madagascar*, par H. DESCHAMPS.
(6) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 55 et 140.
(7) Gr. Coll., t. I, p. 100. *Exploration de Madagascar par Balthazar Lobo de Sousa* (s. i.). Le jugement de SOUSA n'est pas isolé.
Pour trouver la même puissance sur les Hauts Plateaux, il faut attendre la deuxième moitié du XVIIIe siècle (voir les textes de MAYEUR dans les sources imprimées).
(8) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 115.

Les pirates.

Vers 1685, se terminait aux Antilles la période de la flibuste « honorée et triomphante ». Les îles devenues exploitations agricoles s'étaient organisées. Les planteurs de canne et de tabac, et les gouverneurs ne pouvaient plus supporter les pirates et leurs désordres [1].

Au même moment, le commerce des Indes orientales prenait un développement alléchant et Madagascar délaissée par les états européens offrait sur cette route la sécurité de ses repaires.

Plusieurs centaines de pirates s'installèrent ainsi dans le nord de l'île : à Sainte-Marie, Rantabé, Foulpointe, Tintingue, dans la baie d'Antongil où la petite île de Nosy Mangabé servit de coffre-fort, dans la baie de Diégo-Suarez où, saisis par l'utopie, ils fondèrent pendant un temps « la République de Libertalia », à Antalaha, Vohémar...

Ils guettèrent aussi les bâtiments marchands à Saint-Augustin, dans les baies du Nord-Ouest... [2].

H. DESCHAMPS montre qu'ils eurent trois périodes d'expansion dans l'océan Indien : celle de 1685 à 1701 avec les célèbres AVERY, MISSON et KID, celle des « petits pirates » qui culmina vers 1705, enfin celle des derniers forbans qui commença en 1718 et se termina vers 1726 [3]. A cette dernière date, les Français et les Anglais, ou les avaient amnistiés, ou les avaient éliminés [4].

Ici ne nous intéressent pas les multiples et fructueuses prises qu'ils firent sur mer mais leur comportement vis-à-vis des Malgaches.

Ils eurent un rôle de conseillers dans les guerres locales, « le chef qui a un blanc avec lui est sûr de la victoire [5] ». Quand ils étaient en force, ils se substituaient aux rois de la côte, construisant des fortins et prenant pour femmes « les principales négresses ». Dans la « province d'Antongil », ils étaient considérés comme de petits souverains ayant chacun sous leur domination deux ou trois villages [6] ».

Ils se rendirent compte de la valeur des esclaves, « un esclave coûte aux Barbades de 750 francs à 1 250 francs, tandis qu'à Madagascar, avec une douzaine de francs de marchandises on peut acheter tant qu'on voudra. Nous y avons un beau gars pour un vieil habit [7] ».

Ils devinrent les courtiers de la traite servile. Un BURGESS achetait des esclaves à Saint-Augustin pour les revendre aux Arabes de Bombetoka ou de Boina [8]. Un PLANTAIN en vendait à des Anglais de Bristol et à des Hollandais de Batavia [9]. D'autres en vendirent à des Français de la Martinique, à des New-Yorkais... [10]. Ce fut l'époque de la diaspora des esclaves malgaches !

(1) DESCHAMPS, *Les pirates à Madagascar*, p. 51.
(2) Gr. Coll., t. III, p. 450-638, *Les pirates européens à Madagascar* (s. i.).
(3) DESCHAMPS, *Les pirates à Madagascar*, p. 198.
(4) DECARY, *La piraterie à Madagascar, in* B. A. M., t. XVIII, 1935, p. 19.
(5) JOHNSON, *Histoire des pirates anglais*, p. 320 (s. i.).
Gr. Coll., t. III, p. 618, *Le pirate Cornelius à Madagascar* (s. i.).
(6) Gr. Coll., t. V, p. 62, *Relation de Robert* (s. i.).
(7) Gr. Coll., t. III, p. 511, *Les pirates Misson et Caraccioli à Madagascar...* (s. i.).
(8) Gr. Coll., t. III, p. 550, *Le pirate Samuel Burgess à Madagascar* (s. i.).
(9) Gr. Coll., t. V, p. 96, *Histoire de John Plantain...* (s. i.).
(10) Exemples dans les tomes III, IV, V, de Gr. Coll. (s. i.).
DECARY, *La piraterie à Madagascar, in* B. A. M., t. XVIII, 1935, p. 9.
WELCH, *Portuguese and Dutch in South Africa*, p. 427.

« Ils sont en l'état de fournir plusieurs cargaisons de nègres » dit en connaissance de cause un officier de la *Duchesse de Noaille*, navire de la Compagnie française des Indes qui fut pris par les pirates LA BUSE et TAYLOR à Madagascar alors qu'il traitait des esclaves [1].

Ces princes de l'aventure allaient même jusqu'à livrer les esclaves où l'on en avait besoin. Bourbon n'était qu'une promenade qu'ils faisaient bien souvent, ils s'y « sentaient chez eux [2] ». « Barbade », l'Amérique, les voyaient de temps en temps [3].

Professionnels, ils ne firent jamais les choses à moitié ; dans ce trafic, ils acquirent une renommée durable. Cinquante ans après la fin de leurs exploits, l'abbé-astronome ROCHON écrivait que « les forbans ont introduit la traite à Madagascar [4] ». Il y avait longtemps que Arabes et Européens avaient débuté... L'abbé, trompé par leur légende, exprimait cependant une part de vérité, ils avaient été les agents les plus actifs du commerce servile depuis que celui-ci existait.

On est confondu par la vitalité d'un PLANTAIN, d'un BURGESS, d'un TEW. Pillant les flûtes des compagnies européennes, se rendant aux Antilles, se mariant aux Comores, trucidant des Arabes à la Mahajamba, fondant une république internationale, devenant même « Roi de Madagascar », ces gens « nés de la mer et d'un rêve brutal » comme l'a si bien écrit H. DESCHAMPS, appliquèrent à la traite leur frénésie de la vie.

Quand leur action déclina à partir de 1720 [5], la Grande Ile connaissait bien les désirs des étrangers. Certains côtiers parlaient l'anglais, ou le portugais, ou le français ; des petits métis allaient devenir rassembleurs de peuples..., tous appréciaient les fusils, la poudre et l'eau-de-vie.

La traite séculaire et audacieuse allait s'embourgeoiser sous l'impulsion « d'une graine qu'on appelle café ».

II. LA RÉGLEMENTATION

Le système de la traite fut codifié par les Français.

Peuple de juristes, a-t-on écrit, rien n'est plus vrai quand on découvre le nombre impressionnant d'arrêts, d'ordonnances, d'édits, de règlements que les administrateurs ont édictés, prorogés ou annulés pour les échanges commerciaux entre Madagascar et les îles.

Dans cette région du monde, comme en métropole, la réglementation fut bien l'un des caractères essentiels de l'organisation de l'espace commercial. Sans cesse on édicta de nouveaux statuts « parce que les précautions prises par les premiers règlements n'étaient pas suffisantes » ou comme

(1) Gr. Coll., t. V, p. 62 et 65, *Relation de Robert* (s. i.).
(2) B. N. N. A. F., n° 9343, f°s 88-89, *Les directeurs de la Compagnie au Ministre*, 13 juin 1700.
DUROT, *Journal de voyage*, *in* R. T., t. 2, 1er trimestre 1937, p. 381 (s. i.).
Gr. Coll., t. III, p. 566-587, *Le pirate Nathaniel North à Madagascar* (s. i.).
DESCHAMPS, *Les pirates à Madagascar*, p. 137.
(3) Gr. Coll., t. III, p. 547, *Le pirate Samuel Burgess à Madagascar* (s. i.).
HARDYMAN, *The Madagascar slave-trade to the Americas (1632-1830)*, *in* Océan Indien et Méditerranée, p.507-512.
(4) ROCHON, *Voyage à Madagascar et aux Indes Orientales*, p. 157 (s. i.).
(5) A. N. C_5A_1, pièce 45, *Proposition du sieur Benard d'armer une frégate... pour détruire les forbans*, 1723.
BUFFET, *La fin du pirate Edward Congdon*, *in* R. T., 1960, n° 4, p. 131.
DESCHAMPS, *Les pirates à Madagascar*, p. 195-213.

le dit une circulaire du ministre ORRY en 1740, pour parer « à la négligence et à la mauvaise foi des fabricants et des marchands (1) ». Ce régime se relâcha dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, on ne l'appliqua plus qu'assez mollement pour l'oublier aux heures révolutionnaires. Enfin la conception napoléonienne marqua les dernières années de l'organisation française.

Quatre périodes d'inégales longueurs s'individualisent :
— le temps du monopole (... 1717-1767),
— la liberté surveillée (1767-1789),
— la réglementation en disponibilité (1789-1807),
— la régie impériale (1807-1810).

A. — LE TEMPS DU MONOPOLE (... 1717-1769)

La Compagnie des Indes ne s'occupa des arrivées serviles qu'à partir de 1717. Avant, les pirates, les vaisseaux de passage apportaient à Saint-Denis et à Saint-Paul les esclaves, quelques centaines en tout (2). Avec le plan de mise en valeur de Bourbon, cette manière empirique laissa la place à une importation organisée.

En vertu de son monopole, la Compagnie prit véritablement la traite à son compte ; elle n'avait jamais admis les diverses arrivées antérieures (3), aussi après avoir recueilli les avis compétents (4), établit-elle un projet pour procurer de la main-d'œuvre aux nouvelles plantations.

En 1717, pour la première fois, les directeurs à Paris organisaient une expédition négrière.

Le premier essai.

Depuis trente ans, Bourbon avait reçu des Indiens, des « Cafres » (de la côte orientale d'Afrique), des « Guinéens » et des Malgaches (5).

Les premiers étaient « bonasses », intelligents bien que « de constitution molle ». La plupart des bateaux qui les amenaient revenaient en Europe et étaient bondés de marchandises ; leur importation apparaissait donc difficile.

Les « Cafres », forts, laborieux, obéissants, réalisaient le type idéal, mais la Compagnie n'avait jamais armé pour la côte orientale d'Afrique, où l'on pouvait du reste être mal accueilli par les Portugais.

Les « Guinéens », appréciés comme les Cafres, devaient subir une longue traversée et les décès étaient nombreux. De plus, les bâtiments qui pouvaient les prendre, venant d'Europe, chargés, perdaient plusieurs semaines pour rejoindre les vents favorables.

(1) SÉE, *La France économique et sociale au XVIIIe siècle*, p. 125.
(2) DUROT, *Journal de voyage*, *in* R. T., t. 2, 1er trimestre 1937, p. 389 (s. i.).
FEUILLEY, *Mémoire*, *in* R. T., t. 4, 2e trimestre 1939, p. 102 (s. i.).
PRIDHAM, *An historical account of Mauritius*, p. 150-151 (s. i.).
(3) A. N. C31, *Extrait de la lettre écrite par M. Bazin*, 7 juin 1700.
(4) A. N. C33, *Isle de Bourbon*, par FONTANIEU, 26 mars 1713.
A. N. C33, *Mémoire à Monseigneur le comte de Ponchartrain sur l'isle de M'adagascard*, par PARAT, 19 septembre 1714.
A. N. C33, *Du gouvernement de l'isle Bourbon*, anonyme, 1715.
(5) A. N. C33, *Mémoire d'observation... de l'isle Bourbon, adressé à M. de Fougerolles, Directeur*, 1710.
BARASSIN, *L'esclavage à Bourbon avant l'application du Code Noir*, *in* R. T., no 2, 1957, p. 31.

Les Malgaches, robustes, endurants, étaient renommés pour être séditieux, traîtres, « n'ayant que la fuite en tête ». Ils formaient déjà cet irréductible noyau de marrons qui hantait les bois. Certains n'hésitaient pas à enlever des canots pour rejoindre leur île ; quelques-uns avaient réussi et on l'avait su (1).

Malgré leurs défauts, la Compagnie préféra ces derniers esclaves.

La proximité de la Grande Ile, le nouvel engouement pour ses richesses supposées (2), avaient contribué à emporter la décision des directeurs.

En novembre 1717, ils remettaient à DUFOUR, commandant le *Courrier de Bourbon*, leurs « instructions et ordres », en vue « de se consacrer à la traite des noirs sur Madagascar ».

Il devait longer la côte est du 20° au 26° pour trouver le choix « de nègres et de négresses... bien faits et de corporance qui indique de la force et de l'âge (3) ».

L'expédition se déroula d'août à décembre 1718, mais elle se solda par un échec complet, six bâtiments anglais ayant raflé toutes les « têtes » disponibles.

Au moment où le commerce d'Amérique devenait libre (1716) (4), la Compagnie des Indes orientales se servait pour la première fois de son monopole dans les eaux malgaches.

La politique de la Compagnie.

Cet essai malheureux fut suivi de belles traites quelques mois après (5), et jusqu'à la fin du privilège, les directeurs, à Paris, préférèrent les esclaves malgaches. Avec raison, J. VERGUIN a écrit qu'il y eut une « politique de la Compagnie des Indes dans la traite des esclaves (6) ».

Les directeurs purent donner des autorisations pour ramener des esclaves de l'Inde, du Sénégal, de la côte d'Afrique ; ils le firent toujours contraints par les gouverneurs ou les planteurs influents en essayant parfois de reprendre ce qu'ils avaient accordé... (7).

Madagascar fut le seul lieu d'approvisionnement pour lequel les gouverneurs reçurent le pouvoir général de décision quant à l'expédition des navires pour la traite négrière (8).

(1) A. D. Réunion, C° 1, *Ordonnance de Parat*, organisant une garde armée pour surveiller les canots, août 1714.
VILLERS, *Journal*, *in* Bulletin of the New York public Library..., January 1909, vol. III, n° 1, p. 41, 43 et 47 (s. i.).

(2) A. N., D. F. C., Sainte-Marie de Madagascar, carton 1, *Projet pour rentrer dans l'île Dauphine...*, par BLANC de FAOEDIC, 1716.
A. D. Nantes, C 751, n° 41, *Mémoire...*, par le sieur GAUTIER, juin 1716.
LOUGNON, *L'île Bourbon pendant la Régence*, p. 108.

(3) *Sept documents concernant la mission à Madagascar du* Courrier de Bourbon *en 1717-1718*, *in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934, p. 385 et s. (s. i.).

(4) JEULIN, *L'évolution du port de Nantes*, p. 110.

(5) *Quelques documents touchant la perte à Madagascar du négrier le* Vautour, *in* R. T., t. 2, 1er trimestre 1937, p. 347 (s. i.).
KAEPPELIN, *Les escales françaises sur la route de l'Inde*, p. 103.

(6) VERGUIN, *La politique de la Compagnie des Indes dans la traite des noirs à l'île Bourbon*, *in* Revue historique, 1956, p. 44-58.

(7) Ainsi en 1731, le 12 septembre, ils interdisent l'introduction d'esclaves indiens, le 12 décembre, ils interdisent l'introduction d'esclaves sénégalais.

(8) PITOT, *L'île de France...*, p. 13. } Règlement de janvier 1727.
AZEMA, *Histoire de l'île Bourbon...*, p. 15 }

En 1734, la Compagnie mit de nouveau les choses au point : « Malgré les penchants des noirs malgaches à la fuite, l'impossibilité d'en faire passer de Guinée à cause de la mortalité qui en rend le prix excessif, outre que l'Indien est peu laborieux, il n'est pas possible d'en tirer un nombre suffisant, il faut s'en tenir à ceux de Madagascar ([1]). »

Si elle achetait des noirs qu'elle revendait à Bourbon et à l'île de France, c'était uniquement pour apporter aux colons une main-d'œuvre indispensable. Elle trouvait son avantage à rapprocher les lieux de traite des Mascareignes où les noirs revenaient moins chers.

Elle s'intéressa plus aux rentrées de café dans le Royaume qu'aux moyens qui conditionnaient le rendement de cette culture. Les colons dénoncèrent souvent cette politique à courte vue : « La nécessité des noirs dans les deux îles est connue de tout le monde, la difficulté est de s'en procurer ; y exhorter les directeurs, c'est exhorter un malade à se bien porter ; les moyens dépendent de la Compagnie ([2])... »

Corollaire de la pénurie endémique, la fraude s'intensifia. Le monopole fut toujours bafoué. Les pirates, jusqu'à leur disparition, amenaient des Malgaches ([3]) ; les marins débarquaient subrepticement des prisonniers pour arrondir leur solde ([4]) ; les administrateurs « rendaient service » en se réservant un honnête droit de courtage, La Bourdonnais lui-même s'intéressa à ces petits profits ([5]).

Tout le monde y « pacotillait », « tenez-vous le pour dit et pour certain, même qu'il n'est pas de vous l'empêcher parce que quelques peines et quelques rigueurs que vous exerciez contre les pacotilleurs, il n'en résultera qu'une différence du plus ou moins ([6]) ».

De temps en temps, la Compagnie rappelait hautement ses droits ou bien sévissait ([7]). Elle ne renonça à son droit exclusif que de 1742 à 1746 sous la pression de la guerre.

Le gouverneur offrit alors aux particuliers des îles de leur louer les navires entretenus par la Compagnie. Des sociétés locales se formèrent pour aller traiter à Madagascar ([8]), les marchandises venant de métropole furent encore plus rares ; le monopole fut rétabli le 30 mars 1746 ([9]).

Dans les quinze dernières années de son administration, la Compagnie ruinée par les guerres ([10]) ne fut plus en état de contrôler le commerce local. Elle délégua ses pouvoirs de surveillance ([11]) aux administrateurs des îles qui fermèrent les yeux. En 1765, le colonel de La Verdière pouvait remarquer que les habitants de l'île de France ne pensaient qu'aux « monopole, usure, contrebande, marchés captieux, traités secrets et quelquefois partagés avec les administrateurs ([12]) ».

(1) A. N. $F_3$205, *Code historique des îles de France et de Bourbon.*
(2) A. Toulon, 997 3 A, *Lozier-Bouvet à la Compagnie,* 31 décembre 1753.
(3) A. N. $C_3$4, *Desforges-Boucher au Ministre,* 18 novembre 1724.
A. D. Réunion, C° 1, *Délibération du Conseil provincial,* 26 janvier 1724.
(4) A. N. $C_4$7, *Duplicata aux directeurs de la Compagnie,* décembre 1753.
(5) A. N. $C_3$4, *La Compagnie à La Bourdonnais,* 14 février 1739.
(6) La Bourdonnais, *Mémoire des isles de France et de Bourbon,* chap. 9 : du commerce illicite et frauduleux (s. i.).
(7) A. N. $C_3$7, *Dumas au Ministre,* 9 janvier 1733.
A. D. Réunion, C° 2518, *Condamnation de P. Heros* par le Conseil supérieur, juillet 1725.
(8) Corr., t. 4, p. XIII (s. i.). Nous n'avons pas trouvé de comptes d'exploitation à leur sujet.
(9) Corr., t. 5, p. IX (s. i.).
(10) Weber, *La Compagnie française des Indes,* p. 562.
(11) A. Lorient, 1 P 297, liasse 4, p. 42, *Rapport des directeurs,* 1756.
(12) Saint-Elme Le Duc, *L'île de France,* p. 65 (s. i.).

En 1767, pour la dernière traite effectuée au nom de la Compagnie, le *Walpole* ramena de Madagascar plus de 200 esclaves pour le compte des particuliers « sans qu'il y en ait eu un seul pour la Compagnie [1] ».

Les agents du Roi remplaçant ceux de la vénérable institution entendirent substituer un nouvel ordre à ce laisser-aller.

B. — LA LIBERTÉ SURVEILLÉE (1767-1789)

« Les îles sont aujourd'hui des colonies nationales, réunies au département général de la Marine pour être gouvernées à l'instar de toutes les colonies que nous possédons en Amérique... la liberté du commerce vous est accordée depuis le cap de Bonne-Espérance, dans toutes les mers des Indes », déclara solennellement POIVRE à son arrivée [2].

En conséquence, la liberté d'aller traiter les esclaves à Madagascar fut proclamée [3].

Il y eut alors deux « traites ».

La première, dite particulière, correspondit au commerce privé. Les négociants des îles pouvaient, quand il leur plaisait, envoyer à n'importe quel endroit de la côte malgache des vaisseaux pour ramener des bœufs, du riz ou des esclaves.

La deuxième, dite royale, montra que le Roi était aussi un traitant. Un chef des traites fut installé à Foulpointe, région la plus abondamment pourvue. Il devait diriger tout le commerce du Roi pour la côte est [4].

Les idées physiocratiques avaient gagné les îles et leur représentant le plus décidé, POIVRE, occupait le poste d'Intendant [5].

Les deux traites devaient être à égalité. On attendait beaucoup de cette liberté. Les îles s'étaient toujours plaintes des vues étroites de la Compagnie. Elles pouvaient enfin avoir de la main-d'œuvre comme elles l'entendaient : le Roi pour ses magasins et le port, les particuliers pour leurs plantations.

En quelques mois le trafic servile augmenta, mais la conséquence — que l'on n'avait pas prévue — fut l'augmentation parallèle du prix des esclaves ; en dix-huit mois, à Foulpointe, il passa de 20 à 70 piastres [6]. Ce simple phénomène économique dû à la concurrence et à l'accroissement de la demande fut reconnu par les administrateurs comme très fâcheux. Trois mois après avoir érigé la liberté en dogme, on passa à un système restrictif.

La période 1767-1789 se traduisit dans les faits comme une recherche du temps perdu. A Paris triomphaient les physiocrates, aux îles régnaient en fait les monopoleurs.

Dès la fin de 1767, pour tenter de juguler l'inflation, le gouverneur général DUMAS interdit la traite en piastres [7]. Depuis longtemps, le troc s'accompagnait d'espèces monétaires, aussi

(1) A. N. C_5A_2, pièce 49, *Instructions pour le sieur Glémet chargé de la traite du Roi à Madagascar*, par POIVRE, 22 mai 1768.

(2) POIVRE, *Discours prononcé à son arrivée aux habitants de la colonie de l'île de France, assemblés en gouvernement*, 3 août 1767, p. 113-145 (s. i.).

(3) A. D. Réunion, C° 1341, *Ordonnance accordant aux habitants de l'île de France...*, 16 novembre 1767.

(4) A. N. C_5A_2, pièce 30, *Instruction pour les sieurs Glémet chargé de la traite du Roi, Bertheau chargé en second des opérations, Becquet adjoint au même objet...*, par POIVRE, 10 août 1767.
A. N. C_5A_3, pièce 60, *Poivre au Ministre*, 12 février 1772.

(5) DUPONT de NEMOURS, *Notice sur la vie de M. Poivre*, p. 40-74 (s. i.).

(6) A. N. C_318, *Réflexions et observations de la part de M. de Bellecombe*, sur la période 1767-1770.

(7) A. N. C_5A_2, pièce 1, *Dumas à Poivre*, 11 mai 1768.

la mesure renouvelée en 1768 et 1770 fut-elle inopérante (1). Dix à quinze employés royaux, qui eux-mêmes trafiquaient avec des piastres pour leur propre compte (2) ne pouvaient surveiller plusieurs centaines de kilomètres de côte.

Devant cet état incontrôlable, germa l'idée d'interdire « aux armateurs particuliers d'aller faire la traite à Madagascar dans les lieux où celle du Roy doit s'établir, ce qui comprend toute la côte de l'Est (3) ».

Le Gouverneur général voulut convaincre l'Intendant. En mai 1768, il s'en expliqua par écrit : « Je livre aux vaisseaux particuliers la côte de l'Ouest de Madagascar, personne ne les inquiétera dans cette partie mais je réserve la côte de l'Est aux vaisseaux du Roi sans aller contre l'ordonnance qui établit la liberté de commerce d'Inde en Inde. Cette ordonnance n'est que pour borner et modifier le privilège de la Compagnie en faveur des habitants des îles. Le Roi n'a pas entendu livrer l'isle de France à la cupidité de cinq ou six particuliers (4). »

Les principes étaient saufs. POIVRE dut s'incliner en accusant son supérieur hiérarchique de prévarication... (5). Le 27 mai 1768, ordre était donné au chef de la traite du Roi à Madagascar de « faire lever la traite aux vaisseaux particuliers qu'il pourrait y trouver à son arrivée comme à ceux qui pourraient y arriver pendant son séjour et ce depuis le Fort-Dauphin jusqu'à la baie d'Antongil inclusivement, le même ordre sera donné aux commandants des vaisseaux du Roi qui iront dans ces parages (6) ».

Les navires particuliers continuèrent leur traite à la côte est : les agents du Roi font penser à PETIT JEAN, portier du juge DANDIN dans *les Plaideurs* :

« *Ma foi ! j'étais un franc portier de comédie...*
On n'entrait pas chez nous sans graisser le marteau.
Point d'argent, point de Suisse et ma porte était close (7). »

Devant une telle anarchie, on pensa à un autre système : « Les expériences prouvent que la traite sera toujours ruineuse pour le compte du Roi. Le seul moyen de la rendre utile serait d'avancer des marchandises à des négociants sur les lieux et de leur prêter les bâtiments du Roi qui resteront dans la colonie, à la charge de rendre les prix et les marchandises au retour de chaque voyage avec 40 % de bénéfice... (8). »

(1) A. N. C_5A_2, pièce 1, *Poivre à Dumas*, 12 mai 1768.
B. Museum, Add. Mss. 18134, f° 62, *Instructions pour M. de Laval, chef des traites du Roi à Madagascar*, article 6.
(2) A. N. C_5A_3, pièce 25, *Extrait des lettres et autres papiers du sieur Glémet, trouvés après sa mort à Foulpointe*, 4 avril 1769.
(3) A. N. C_5A_2, pièce 1, *Dumas à Poivre*, 15 mai 1768.
(4) A. N. C_5A_2, pièce 1, *Dumas à Poivre*, 15 mai 1768.
(5) B. M. Quimper, mst 12, f° 16, *Le Ministre à Desroches*, 15 août 1768.
Avec raison, POIVRE, par lettre au Ministre, avait accusé DUMAS d'être associé à GLÉMET (le chef de la traite) et à VAUCLAIN (commandant un bâtiment du Roi) pour faire entrer des nègres de la traite particulière sur des vaisseaux du Roi.
Voir aussi A. N. C_5A_2, pièce 35 *bis*, *Poivre au Ministre*, 30 novembre 1767.
A. N. C_5A_2, pièce 46, *Poivre au Ministre*, 26 février 1768.
(6) A. N. C_5A_2, pièce 1, *Copie des instructions données au sieur Glémet..., 27 may 1768.*
(7) RACINE, *Les Plaideurs*, scène première.
Exemples de ces « Petit Jean » dans A. N. C_5A_5, A. N. C_5A_9, B_{201}.
(8) A. D. Quimper, E 238, *Desroches et Poivre au Ministre*, dans le courant de 1770.

SAVORNIN de MARDARICK, négociant de Port-Louis, remporta le marché (7) mais le mal ne fut pas extrait pour autant.

En 1774, le nouvel intendant, MAILLART DUMESLE, excédé, interdit toute traite à Madagascar « pour faire arrêter les abus de traiter en piastres et la concurrence des particuliers » en attendant les ordres du Ministre (2).

Ceux-ci arrivèrent l'année suivante : le Roi, par ordonnance, interdisait à l'armement privé d'aller traiter à Madagascar (3). Cette prohibition reçut des aménagements, les administrateurs pouvaient autoriser les personnes qu'il jugeaient « dignes » d'aller commercer à la côte malgache (4).

Durant quatorze années, sauf en 1778 où la traite semble être redevenue libre (5), le compromis dura. Cette demi-réussite s'explique par le fait que les particuliers ne prisaient plus Madagascar comme avant ; les guerres intestines gênaient le commerce, et les hauts prix demandés par les chefs avaient fait préférer Mozambique.

L'administration royale se désintéressa aussi quelque peu de Madagascar. Entre 1782 et 1785, une société privée, celle des sieurs OURY et LEROUX de KERMORSEVEN, prit à son compte le monopole royal de la côte est. Le contrat fut résilié par anticipation en 1784, l'entreprise ayant été en déficit (6).

Le commerce par rapport à ce qu'il était dans les années 70 avait bien régressé, la côte d'Afrique n'avait jamais fourni autant d'esclaves, aussi le Ministre, en 1789, accorda-t-il la permission d'aller librement à Madagascar (7). Présentée comme une faveur, la décision ne changeait trop rien puisque l'intérêt se trouvait ailleurs.

(1) A. N. C_5A_4, pièce 71, *Contrat passé entre Benyowsky et Savornin*, août 1774.
A. Maurice, HB 24. A ce sujet, voir VALETTE, *Note sur la série HB des archives de l'île Maurice*, *in* Annales de l'Université de Tananarive, 1965, p. 59.
(2) A. Brest, M 96, pièce 171, *Maillart Dumesle au Ministre*, 11 décembre 1774.
(3) A. N. C_5A_5, pièce 51, *Ordonnance du Roi interdisant...*, juin 1775.
A. Maurice, HB 8, pièce 65, *Extrait des ordres du Roi interdisant...*, 10 février 1776.
(4) A. Maurice, HB 1, pièce 50 ; HB 6, pièce 6 ; HB 24, pièces 56, 82 et 144.
A. N. B 213, *Le Ministre à d'Entrecasteaux et Brasseur*, 5 avril 1787.
A. N. B 214, *Le Ministre à d'Entrecasteaux et Dupuy*, 9 juillet 1789.
B. Museum, Add. Mss. 18134, f° 66, *Ordres et instructions pour Robinet de La Serve, par le Gouverneur et l'Intendant*, 30 juin 1784, article 20.
P. R. O. 167/115, f° 253, *Ordonnance de MM. les commandant et ordonnateur...*, 10 mars 1775.
(5) A. Toulon, 997 3 A, *Foucault au Ministre*, 24 octobre 1778.
A. Maurice, HB 8, pièce 100, *Ordonnance de Souillac et Foucault* (interdisant de nouveau la traite), 26 mai 1779.
(6) Sur cette affaire :
A. N. C_5A_9, pièce 29, *Oury et Kermorseven... à Souillac et Chevreau*, 31 mars 1785.
A. N. C_5A_9, pièce 33, *Traite exclusive de Madagascar*, par LE BRASSEUR, 7 avril 1786.
A. N. C_5A_9, pièce 38, *Le maréchal de Castries à Souillac et Motais de Narbonne*, 26 mai 1787.
A. N. C_5A_9, pièce 39, *Leroux de Kermorseven au Ministre*, 24 décembre 1787.
A. Maurice, HB 1, pièce 10, *Procès-verbal de la rétrocession faite au Roi par MM. les entrepreneurs de la traite à Madagascar des divers postes établis...*, 21 juillet 1784.
A. Maurice, HB 24, pièce 82, *Bouchet à Savornin*, 21 juin 1782.
B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 9, *Tableau des fournitures faites dans les magasins du Roi à l'île de France par les sieurs Oury et Kermorseven...*
Par cette pièce d'archive, on apprend qu'ils avaient traité officiellement 75 esclaves en 3 ans.
DELALEU, *Code des îles de France et de Bourbon*, p. 108. Ordonnance de SOUILLAC et CHEVREAU du 11 avril 1782, articles III et IV (s. i.).
(7) A. N. B 214, *Le Ministre à d'Entrecasteaux*, 31 juillet 1789.

C. — LA RÉGLEMENTATION EN DISPONIBILITÉ (1789-1807)

Cette liberté retrouvée ne modifia pas le rapport des arrivées entre Mozambique et Madagascar ; le nombre des « Cafres » de l'Afrique orientale demeura de sept à huit fois supérieur à celui des Malgaches (1).

Nous n'avons pas trouvé de texte réglementant la traite de la Grande Ile entre 1789 et 1807. Seule une phrase sibylline due au baron d'UNIENVILLE laisserait entendre qu'entre 1789 et 1794 la liberté de commercer ait été de nouveau restreinte (2). Les troubles révolutionnaires, le rôle de plus en plus effacé des administrateurs devant l'effervescence des Assemblées coloniales, firent oublier la réglementation commerciale au profit de la législation proprement politique.

Le chef des traites du Roi, devenu « directeur des traites à Madagascar », ne semble pas avoir eu une activité très intense ; plutôt observateur que régisseur, il retourna à l'île de France après que la prohibition du commerce servile ait été déclarée (3).

Après 1802 et le retour de la traite, les vaisseaux particuliers revinrent nombreux et un millier d'esclaves environ quitta la Grande Ile chaque année (4). Ce trafic fut spontané et jusqu'à l'arrivée de DECAEN se poursuivit sans contrainte. 1802-1807 : c'est entre ces deux dates que la traite des esclaves malgaches fut indépendante.

D. — LA RÉGIE IMPÉRIALE (1807-1810)

DECAEN renoua avec la conception royale. En mars 1807, il nomma un « agent commercial pour la partie nord de la côte orientale de Madagascar (5) » pour « traiter avec les chefs du pays ». Il serait chargé « de la surveillance et de l'exécution d'un règlement de police qui tende à concilier les intérêts du gouvernement avec ceux des traitants et des naturels (6) ».

Les cinq ans de liberté avaient gâté « les règles d'ordre et de discipline ». Les guerres, la « mésintelligence » entre les Français avaient produit des « effets nuisibles ». Le gouverneur plaça, par arrêté, les traitants sous la tutelle de l'agent commercial. Celui-ci eut donc pour mission « d'entretenir une constante harmonie et bonne amitié avec les divers peuples de cette grande isle, protéger et agrandir le commerce ; empêcher les vexations et faire chérir et respecter le nom français (7) ».

Cette remise en ordre toute militaire eut des effets heureux : en cette même année 1807, les esclaves malgaches, pour la première fois depuis longtemps, arrivèrent plus nombreux que les Mozambiques au Port-Louis (8). Ce succès fut sans lendemain malgré la surveillance accrue (9).

(1) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 450 et 453.
(2) UNIENVILLE, *Essai sur Madagascar*, p. 115 : « En 1794, le commerce avec Madagascar fut déclaré libre, mais toujours fallait-il une autorisation spéciale pour aller s'établir et commercer dans les postes de la côte de l'est... » (s. i.).
(3) A. D. Réunion, L 330, *Affaire Alegre*, 1er août 1795.
P. R. O. 167/115, f° 478, *Instructions pour Rasseline, directeur des traites de la République à Madagascar*, 12 mars 1792.
(4) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 453.
(5) P. R. O. 167/115, f° 36, *Arrêté du général Decaen du 23 mars 1807*.
(6) A. D. Caen, P. D. 101, f° 192, *Réflexions sur Madagascar*, 1807.
(7) A. D. Caen, P. D. 101, f° 96, *Decaen à Mariette*, 6 avril 1807.
(8) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 450 et 453.
(9) B. Museum, Add. Mss. 18135, f° 130, *Ordre du général Decaen, grand officier de la Légion d'honneur...*, 7 avril 1808.

« Les croisières éternelles des Anglais ne laissent que peu d'affaires à traiter... (1) », écrit l'agent commercial en 1809. C'est par l'impossibilité de faire prendre la mer aux esclaves que le trafic cessa pratiquement.

Le 18 février 1811, la corvette anglaise l'*Eclipse* paraissait devant Tamatave et en vertu de la capitulation du 3 décembre précédent à l'île de France, le capitaine LYNNE sommait l'agent commercial de se rendre, ce qu'il fit aussitôt (2).

La réglementation DECAEN avait été favorable à la traite, l'accord franco-anglais sur l'abandon de Tamatave prévoyait que les Malgaches qui étaient déjà la propriété des Français fussent transférés à Maurice : plus de 1 000 officiellement débarquèrent au Port-Louis, mais au cours de fouilles effectuées par l'autorité anglaise durant l'été 1811, « un bien plus grand nombre » était découvert dans les cales... (3).

La réglementation pendant plus de quatre-vingts ans avait été une des bases du succès de la traite vers les Mascareignes.

Elle fut souvent considérée comme malthusienne par les contemporains. Elle réussit cependant à organiser le commerce entre les « naturels » et les « traitants ». Elle eut le mérite de freiner la boulimie irréfléchie de ces derniers.

Ce commerce « réglé (4) » assura une tranquillité relative dans les lieux de traite officiels. Madagascar commençait à connaître les entreprises monopolistiques et les « marchés captieux »...

III. LES LIEUX DE TRAITE

Les Français préférèrent la côte est de la Grande Ile. Celle-ci devint la chasse gardée des Mascareignes.

En revanche, la côte ouest fut presque ignorée des Français. Elle resta à la disposition de tous comme au siècle précédent.

En dehors de la Grande Ile, mais se rattachant à la traite malgache, les expéditions betsimisaraka contre les Comores termineront cette section.

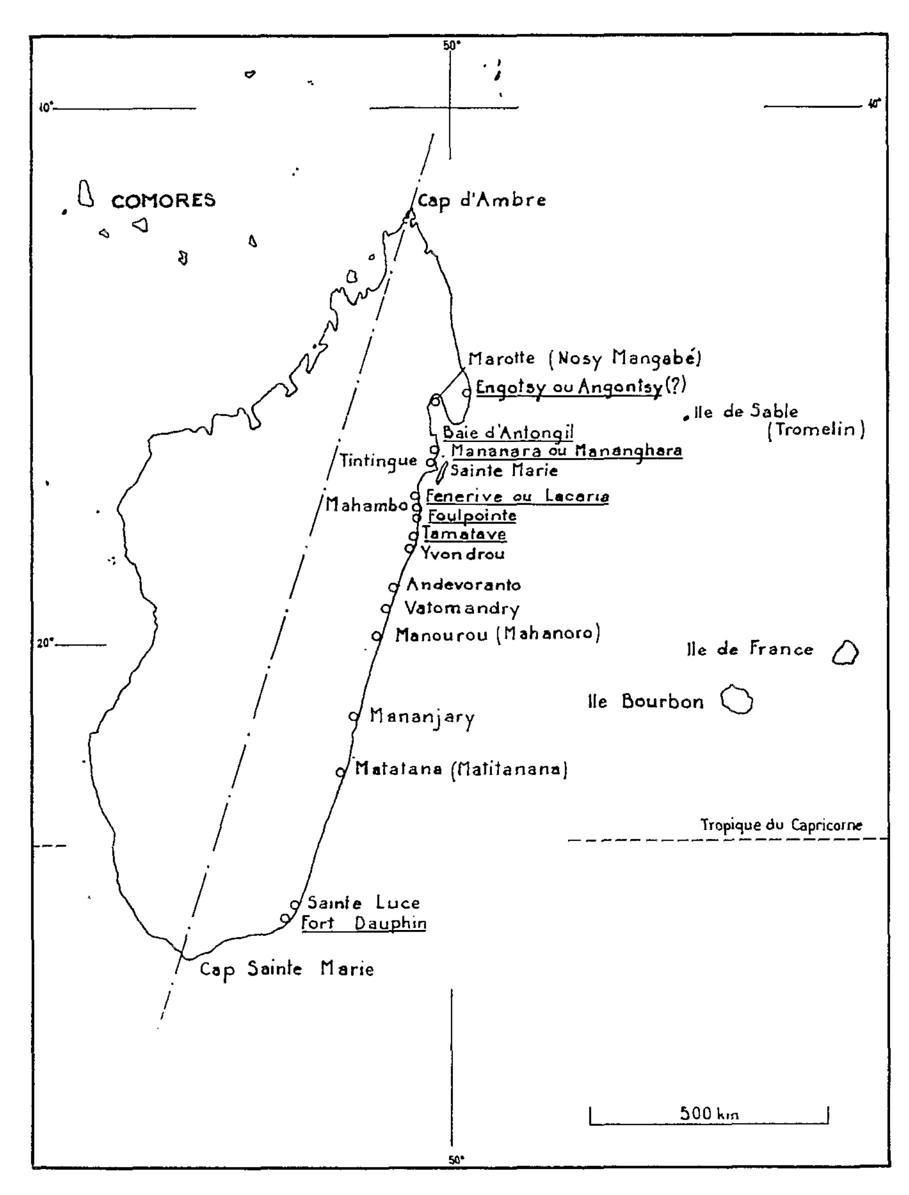
A. — LES LIEUX DE TRAITE DE LA CÔTE EST

La côte orientale de Madagascar se divise en deux parties bien distinctes, à peu près égales en étendue. L'une, qui s'étend du port de Tamatave à la pointe nord de l'île, possède de nombreux et excellents mouillages. L'autre, de Tamatave jusqu'à Sainte-Luce, est presque totalement dépourvue de ces avantages, il n'existe aucun abri naturel pour les navires.

(1) A. D. Caen, P. D. 102, f° 288, *Roux à Decaen*, 18 juillet 1809.
(2) UNIENVILLE, *Statistique de l'île Maurice...*, p. 319 (s. i.).
(3) GRAHAM, *Great Britain in the Indian Ocean*, p. 60-61.
(4) B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 31, *Des variations dans les prix des objets de traite et leurs causes*, par MAYEUR, 1774-1776 (*in* B. A. M., mars 1966, n° 238, p. 276, s. i.).

Après 800 km de désolation rectiligne, tout au sud, les baies de Sainte-Luce, Mananiva et Fort-Dauphin offrent des havres favorables.

Les lieux d'élection des traitants des Mascareignes se situèrent entre Tamatave et la baie d'Antongil, là où les baies étaient les plus propices, mais aussi où l'arrière-pays était le plus riche en esclaves. D'autres endroits moins pratiques d'accès furent fréquentés, mais la réunion des facteurs géographique et humain assura le succès durable de certaines régions ; au lieu d'étudier chaque cas isolément, il est possible ainsi de faire des regroupements.



Lieux de traite français au XVIIIe siècle sur la côte est
Les noms soulignés indiquent des établissements fixes. Quand les noms actuels diffèrent de ceux du XVIIIe siècle ils sont entre parenthèses.

Nous verrons :
— le temps d'Antongil ;
— la prééminence de Foulpointe ;
— la décennie de Tamatave ;
— le cas de Fort-Dauphin ;
— les lieux isolés.

I. — Le temps d'Antongil.

Du cap Masoala au cap Belonne, la baie d'Antongil s'enfonce de près de 100 km à l'intérieur des terres. « Grande et belle baie » a dit LEGENTIL fort justement (1). Cet endroit spectaculaire par les montagnes qui l'entourent allait voir les premières grandes traites serviles vers les Mascareignes.

Pourquoi une telle faveur ?

Par la chaleur et par l'humidité qui y règnent toute l'année, c'était l'un des points les plus malsains de la côte est (2). Les navires devaient être embossés derrière « Marotte » (Nosy Mangabé) et ne pouvaient joindre à toutes les heures de la journée la « Grande Terre (3) ». « Ils y vont ordinairement le soir et passent la barre à la faveur de la brise du Sud ; ils restent la nuit à terre et repartent le lendemain matin pour s'en retourner à leur bord avant que la brise du Sud ne se déclare car s'ils attendent que cette brise souffle, ils ne pourraient pas franchir la barre, ni gagner l'île Marotte (4). » Si les capitaines s'arrêtaient « à gauche en entrant », les cargaisons devaient arriver par pirogues (5).

Le seul avantage maritime était que l'alizé amenait les bateaux là à chaque fois ; ainsi ils butaient dans cette poche protégée par le redan du cap Masoala.

Le secret d'Antongil se trouvait dans l'abondance des traites. Les Hollandais de Maurice au XVIIe siècle s'en étaient aperçus, puis les pirates, enfin les Français. Les esclaves y étaient « nombreux », les vivres (riz et bœufs) toujours « abondantes ».

En 1731, le *Duc de Noailles* en rapporta 361 noirs, la *Subtile*, 150 (6). En 1733, le capitaine de l'*Hirondelle* y rencontra « la *Diane*, l'*Oiseau*, le *Triton* et deux autres (7) ». Ces exemples se reproduisirent souvent au fil des saisons.

Entre 1720 et 1735, deux endroits de la côte malgache étaient surtout fréquentés, Foulpointe et Antongil ; la plupart des esclaves venaient d'Antongil (8).

La Compagnie voulut avoir un poste permanent à Nosy Mangabé. Elle acheta l'île au roi « ADRIEN BABA » avec l'espoir d'en faire une nouvelle Gorée, comme au Sénégal. L'expédition

(1) LEGENTIL, *Voyage dans les mers de l'Inde...*, t. 2, p. 454 (s. i.).
(2) A. N. Mad. 7^{15}, *Mémoire de Schmaltz*, juin 1814. Aujourd'hui, cette région est surnommée le « pot de chambre de Madagascar ».
(3) « Grande Terre » : Madagascar, par opposition à toutes les îles qui la bordent.
(4) LEGENTIL, *Voyage dans les mers de l'Inde...*, t. 2, p. 454 (s. i.).
Nous avons nous-même passé cette « barre » en allant visiter Nosy Mangabé et nous nous sommes rendu compte que le jugement de LEGENTIL n'était pas exagéré...
(5) KERGUELEN, *Relation de deux voyages dans les mers australes et des Indes...*, p. 162 (s. i.).
(6) Corr., t. 1, p. XXXVII (s. i.).
(7) A. N. 4 JJ 86, *Journal du bateau l'*Hirondelle, *commandant Castillon*, 1733.
(8) A. N. C35, *Extrait du registre général des délibérations de la Compagnie*, 12 septembre 1731.
VIGNOLS, *La France à Madagascar...*, p. 12.

d'installation, réalisée en 1733, échoua par le mauvais choix de la saison et par la mésintelligence qui régna entre le commandant des vaisseaux et le chef de la nouvelle colonie (1). Cet essai malheureux indique toutefois la valeur que l'on reconnaissait à Antongil.

Pendant dix ans encore, les cargaisons continuèrent à être « bonnes » : « le vaisseau le *Duc d'Anjou* est arrivé ici (Port-Louis) de la baye d'Antongil avec une bonne quantité de bestiaux, quelques esclaves, soixante milliers de ris blanc et environ autant de ris en paille » écrit LA BOURDONNAIS en 1738 (2). De même en 1741 : « Le *Griffon* est arrivé de la baye d'Antongil le 23 (juin) avec 171 bestes à cornes, 100 000 livres de ris et 39 esclaves (3). » On pourrait prendre d'autres cas.

Le massacre de 17 hommes de l'équipage de la *Légère* en 1739 ne semble pas avoir perturbé le trafic (4). Cet attentat, selon CULTRU, ne fut même pas vengé, peut-être avait-on de bonnes raisons pour l'oublier... (5).

A partir de 1750 environ, Antongil fut concurrencée de plus en plus par Foulpointe située à 250 km plus au sud. A force de « tirer » des esclaves, on avait dû vider la région des prisonniers disponibles... Des vaisseaux allèrent toujours trafiquer, en nombre réduit cependant : la grande période était bien terminée.

Deux décennies plus tard, on essaya de renouer avec la tradition en autorisant le baron de BENYOWSKY — polono-hongrois, aventurier de grande envergure — à s'y installer. La tradition rapporte qu'il reçut la mission de reprendre l'établissement de Madagascar dans l'optique de la France orientale de LOUIS XIV ; c'est donner bien d'importance à ce « mythomane et mégalomane » comme dit H. DESCHAMPS (6).

En effet, par lettre d'août 1774, le Ministre de la Marine — TURGOT — lui écrivait : « Je ne puis vous dissimuler ma surprise à la lecture de vos projets de Madagascar, au lieu d'un simple poste de traite c'est une colonie que vous y voulez fonder. Il faut abandonner toutes ces idées pour revenir aux principes consignés dans vos instructions. Ce n'est point une colonie mais un simple poste qu'il faut établir... Votre mission devait se réduire à un simple poste à la faveur duquel on pût lier avec les naturels du pays, former avec eux un commerce d'échanges... (7). »

Arrivé en février 1774 à Antongil, il créa la palissade de Louisbourg ou Port Choiseul (près de la sous-préfecture de Maroantsetra actuelle). A quelques kilomètres en amont, il occupa un petit poste appelé « Plaine de la Santé », au demeurant un vallon marécageux, et il installa trois autres forts, à Mananara, Foulpointe et Angontsy. Nous avons des renseignements sur celui de Foulpointe, nous verrons plus loin ce qu'il en était exactement.

Son personnel se composait de 45 soldats, ses « volontaires » ; de 26 esclaves mozambiques « dressés » à la manœuvre du canon ; de 25 ouvriers ; d'un garde-magasin, mort des fièvres après son arrivée ; d'un commis qualifié d'incapable ; enfin d'un écrivain, qui savait à peine signer son nom (8).

(1) Corr., t. 4, p. XLVI (s. i.).
LOUGNON, *Le mouvement...*, p. 112.
(2) Corr. Bourbon-île de France, *in* R. T., t. 7, 1er trimestre 1946, p. 289 (s. i.).
(3) Corr. Bourbon-île de France, *in* R. T., t. 8, avril-décembre 1946, p. 35 (s. i.).
(4) A. N. C43, *La Bourdonnais aux directeurs*, 20 novembre 1739.
(5) CULTRU, *Un empereur de Madagascar au XVIIIe siècle, Benyowsky*, p. 39.
(6) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 81-82.
(7) A. N. C_5A_9, pièce 69, *Le Ministre à Benyowsky*, août 1774.
Voir aussi :
A. N. C_5A_9, pièce 65, *Le Ministre au Gouverneur et à l'Intendant de l'île de France*, juillet 1774.
(8) CULTRU, *Un empereur de Madagascar au XVIIIe siècle, Benyowsky*, p. 101-105.

Son activité fut bien celle d'un chef de traite, négociant du riz ou des esclaves pour l'île de France (1), guerroyant contre les tribus de l'intérieur (2), visitant ses postes (3), faisant prêter serment d'amitié à des chefs voisins (4), donnant des ordres aux capitaines des vaisseaux du Roi pour la traite... (5).

La légende du « Roi de Madagascar » ne résiste pas à l'analyse de sa vie quotidienne. Il avait fait la promesse de fournir 3 000 esclaves par an (6), il en exporta au plus 1 500 pendant ses trente et un mois de séjour... (7).

Il repartit en décembre 1776. BELLECOMBE qui l'avait inspecté et avait remarqué l'état déplorable de Louisbourg, put écrire : « Quelle misère ! Quelle chimère (8) ! »

Après cet intermède, Antongil fut à peu près oubliée.

Nous pouvons maintenant étudier Foulpointe.

2. — La prééminence de Foulpointe.

LE CHEF-LIEU DE LA TRAITE.

Foulpointe prit le pas définitivement sur Antongil quand MAGON, gouverneur général des îles, y envoya, en 1756, un chef de traite nommé GAILLARD (9). C'était la première fois que la Compagnie plaçait à demeure un de ses commis pour surveiller les opérations commerciales.

En 1758, Foulpointe devint officiellement le centre des opérations de la côte est (10), il allait le rester jusqu'en 1800.

Avec sa « fort belle rade très abritée par son grand récif au sud-est (11) », Foulpointe avait un bon mouillage où les grands bâtiments pouvaient « venir à toucher la pointe pour y prendre leur chargement (12) ». Le barachois (c'est-à-dire un petit port naturel peu profond entouré de rochers à fleur d'eau), protégé par le récif « qui est dans toute son étendue un banc de sable vitrifiable sur lequel les polipiers ont bâti un édifice... qui forme rempart... qui rompt la mer », pouvait recevoir « cinq ou six gros vaisseaux (13) ».

« Dans les coups de vents », un bâtiment pouvait « y rester en sûreté (14) », mais les « ouragans » dans la mauvaise saison faisaient douter de l'efficacité de cette protection naturelle (15).

(1) A. N. Mad. 7^{15}, *Extrait du mémoire du sieur Roze*, 20 messidor an IX.
(2) A. N. C_5A_5, pièce 14, *Mémoire sur Madagascar par le sieur Chevillard* (1773-1776).
(3) BENYOWSKY, *Voyage et mémoires*, t. 2, p. 364 (s. i.).
(4) A. N. C_5A_3, pièce 14, *Journal de toutes les opérations du baron de Benyowsky*, 3 octobre 1776.
(5) A. N. C_5A_5, pièce 88, *Copie d'une lettre de M. Bourde, capitaine du* Salomon *à l'Intendant de l'île de France...*, 6 décembre 1775.
(6) A. N. C_5A_4, pièce 2, *Extrait de lettre de Benyowsky*, s. d.
(7) A. N. Mad. 7^{15}, *Extrait du mémoire du sieur Roze*, 20 messidor an IX.
(8) CULTRU, *Un empereur de Madagascar au XVIIIe siècle, Benyowsky*, p. 153.
(9) CULTRU, *Un empereur de Madagascar au XVIIIe siècle, Benyowsky*, p. 42.
(10) GRANDIDIER (G.), *La France et Madagascar...*, *in* cahiers Ch. de Foucauld, 4e trimestre 1950, p. 46.
(11) ROUX, *Rapport de l'agent commercial de Madagascar...*, p. 25 (s. i.).
(12) SCHMALTZ, *Mémoire sur Madagascar*, *in* B. M., décembre 1964, no 233, p. 1033-1034 (s. i.).
(13) LEGENTIL, *Voyage dans les mers de l'Inde...*, t. 2, p. 246 (s. i.).
(14) MACKAU, *Rapport sur Sainte-Marie...*, p. 115 (s. i.).
(15) A. N. C_5A_2, pièce 11, *Extrait d'un mémoire du sieur Becquet, chef de traite*, 1769.
PETIT de LA RHODIÈRE, *Rapport sur différentes parties de Madagascar*, p. 55 (s. i.).

La Compagnie en choisissant ce lieu « ne fut pas trompée dans son attente » ; « l'entrepôt » fournissait même à lui seul plus d'esclaves que le reste de l'île aux dires de MAUDAVE (1). Les gouverneurs des Mascareignes envoyaient chaque année des bateaux de passage ou des vaisseaux de côte de mai à novembre-décembre. Un chef de traite s'y établissait alors. GAILLARD, VALGNY, DUVERGER, LAVAL occupèrent successivement ce poste jusqu'à la rétrocession des Mascareignes au Roi (2). Ils avaient sous leurs ordres cinq ou six employés pour l'achat des esclaves, du riz et des bœufs : charpentier, armurier, tonnelier-saleur, garde-chiourme... (3).

Pendant la mauvaise saison, « un interprète ou employé restait pour la garde de ce qui restait de marchandises et ustensiles de la traite (4) ».

En 1762, LEGENTIL vit l'endroit « où l'on s'établit pour les traites, il est en face du chenal (menant au barachois) ». Il le trouva « attrayant » et possédant « tous les rafraîchissements... poissons d'eau douce, bœufs, veaux, cabris (5) ». Il comprit bien le mécanisme de la traite : « Ils (les gens de Foulpointe) commercent dans les terres, ils vont fort avant dans le sud par rapport à eux, pénètrent même jusqu'à la côte de l'Ouest, ainsi ils ne gardent pas longtemps chez eux les effets que nous leur portons. » Le roi betsimisaraka de ce « quartier » était déjà un puissant souverain qui, aidé par les Français, faisait des guerres continuelles (6), au point que le pays en était ruiné parfois pour plusieurs mois (7).

Sous l'administration royale, « cette manière de faire... ayant paru la plus avantageuse et la moins dispendieuse (8) » continua avec la différence que les navires privés vinrent eux aussi, en dépit des interdits... Les esclaves furent encore « l'objet principal de la traite » (9).

GLÉMET, en avril 1768, y fut nommé « régisseur en chef des traites du Roi (10) ». Après sa mort, en mars 1769 (11), LAVAL qui avait été le dernier représentant de la Compagnie le remplaça (12).

(1) A. N. C_5A_2, pièce 12, *Journal de ce qui s'est passé au Fort-Dauphin...*, par MAUDAVE, à la date du 10 novembre 1768.
Voir aussi les jugements du gouverneur DUMAS, *in* A. N. C_5A_2, pièce 50 ; du chef de traite BECQUET, *in* A. N. C_5A_2, pièce 49.

(2) A. N. Mad. 150[207], *Mémoire sur Madagascar...*, par le chevalier de LA SERRE (s. d.) et *Observations de M. Roze.*
A. D. Caen, P. D. 101, f° 1, *Mémoire... de l'isle de Madagascar*, par MAYEUR, 1er novembre 1787.

(3) A. N. C_5A_2, pièce 30, *Instructions pour les sieurs Glémet, chargé de la traite du Roi à Madagascar, Bertheau, chargé en second des opérations..., et Becquet, adjoint au même objet...*, par POIVRE, 10 août 1767.
A. Lorient, 2 P 71 VII, liasse C, p. 96, *Inventaire des effets du nommé Dufour de L'Orient, armurier, mort à Foulpointe le 3 décembre 1768.*

(4) A. D. Caen, P. D. 101, f° 2, *Mémoire... de l'isle de Madagascar*, par MAYEUR, 1er novembre 1787.

(5) LEGENTIL, *Voyage dans les mers de l'Inde...*, t. 2, p. 429 (s. i.).

(6) B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 31, *Des variations dans les prix des objets de traite et leurs causes* (1774-1776), par MAYEUR (publié *in* B. M., mars 1966, n° 238, p. 277, s. i.).

(7) A. N. C_5A_2, pièce 35 *bis*, *Rapport de Poivre au Ministre sur les conditions de la traite à Madagascar*, 30 novembre 1767.

(8) A. D. Caen, P. D. 101, f° 2, *Mémoire... de l'isle de Madagascar*, par MAYEUR, 1er novembre 1787.

(9) A. N. C_5A_2, pièce 49, *Instructions de Poivre pour le sieur Glémet, chargé de la traite du Roi à Madagascar*, 22 mai 1768.

(10) A. N. C_5A_2, pièce 1, *Mémoire du sieur Glémet, sur la prise de possession de Foulpointe*, 17 avril 1768.

(11) A. N. C_5A_3, pièce 25, *Extrait des lettres... du sieur Glémet, trouvées après sa mort à Foulpointe*, 4 avril 1769.

(12) B. Museum, Add. Mss., 18134, f° 62, *Instruction pour M. de Laval, chef des traites du Roi à Madagascar*, 7 mai 1770.

Ce dernier resta plusieurs années de suite à ce poste. En 1776-1777, il fut remplacé par un nommé MALANDRE (1). De 1779 à 1781, il revint diriger la traite (2).

De 1782 à 1784, la société OURY-KERMORSEVEN prit la place des employés royaux. DUMAINE, en juillet 1784, opéra la rétrocession et reçut le titre de « directeur en chef de la traite » ; il dirigea les opérations jusqu'en 1793-1794 (3). Le dernier représentant de l'autorité des gouverneurs des Mascareignes, RASSELINE, ne fit qu'une à deux saisons (4).

Comme au temps de la Compagnie, un préposé, durant l'été austral, restait à la garde « des établissements » de Foulpointe. Certains ont laissé leurs noms : LE BORGNE, BOULAY, HYS (5).

Il est sûr que plusieurs dizaines de milliers d'esclaves partirent du barachois en près de cinquante ans.

Il nous faut décrire l'organisation du principal poste de traite de Madagascar.

En 1784, il consistait en « une enceinte d'environ 30 toises (6) quarrée, formée d'une palissade et d'une porte à deux battants, fermée d'une barre de fer à cadenat ; un magasin en palissade couvert en feuilles de 62 pieds (7) sur 25, la moitié nattée en dedans ; deux cases en falaffes aussi nattées ; six cases en palissades couvertes en bamboux, fermantes à clefs, dont trois garnies de nattes, une ditto très vieille en bois couché, fermée de deux portes servant de magasin ; un bâtiment en pierres, couvert de bamboux, servant de négrerie, une petite case en palissades, couverte en planches, doublée de madrier et entourée d'une palissade servant de poudrière ; un grand hangard en feuilles servant de poudrière ; un grand hangard en feuilles servant à faire des salaisons ; un mât de pavillon, un pavillon (8) ».

Quelques pierriers défendaient ce domaine royal (9).

En 1786, la case du chef de traite fut reconstruite en pierre de taille, ainsi que les trois principaux magasins (10). En 1792, l'enceinte fut refaite, étant pourrie... (11).

Un personnel assez nombreux pendant la saison de la traite s'y trouvait. Ainsi en 1784,

— DUMAINE, écrivain des colonies, commissaire pour le Roi, était le directeur de la traite ; son traitement : 2 400 livres par an.

— DUMARGARO, le régisseur en second (1 800 livres).

— GUICHARD, l'officier « chargé de l'embarquement des objets traités et du déchargement des effets de traite » (1 800 livres).

(1) A. N. C_5A_7, pièce 10, *Journal du voyage fait à Madagascar par M. le chevalier de La Serre*, 14 juillet 1777.
(2) A. Brest, M 100, pièce 36, *Compte du sieur Laval, chef de la traite à Foulpointe*, 10 mars 1779.
A. N. B 206, *Le Ministre à M. le vicomte de Souillac*, 7 mai 1781.
(3) Il semble que le chevalier de LA SERRE le remplaçait parfois (entre 1784 et 1789). Exemple de cet interim, *in* B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 10-14.
(4) B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 100, *Note sur Dumaine*, par FROBERVILLE, 1809.
(5) B. Museum, Add. Mss. 18134, f° 62, *Instruction par M. de Laval, chef des traites du Roi à Madagascar*, 7 mai 1770 (pour LE BORGNE).
A. Maurice, HB 13, pièce 54, *Recette du mois de mai 1787, du 29*, par DUMAINE (pour BOULAY).
B. Museum, Add. Mss. 18136, f° 60, *Instructions de Dumaine pour Hys, préposé à la garde des établissements du Roi à Foulpointe*, 28 décembre 1807.
(6) La toise valait près de 2 m.
(7) Le pied valait environ 0,32 m.
(8) A. Maurice, HB 1, pièce 10, *Procès-verbal de la rétrocession faite au Roy par MM. les entrepreneurs de la traite à Madagascar des divers postes établis...*, par DUMAINE, 21 juillet 1784.
(9) A. N. Mad. 7[15], *Mémoire de Schmaltz*, 2 juin 1814.
(10) B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 24, *État des dépenses à faire pour le bâtiment des traites à Foulpointe*, 1786.
(11) A. Maurice, HB 1, pièce 71, *Dumaine à l'intendant Dupuy*, 30 novembre 1792.

— HENRY faisait office d'écrivain, « chargé du détail du magasin » (1 500 livres).

— LE BRUN, de chirurgien (1 200 livres).

— SEMON, de botaniste (1 000 livres).

— SAVOUREUX, d'interprète (800 livres).

— MALLET, noir libre, interprète lui aussi, commandait les « marmittes [1] » (600 livres) [2].

Puis venaient le charpentier (75 livres par mois), le boulanger (55 livres par mois), le tonnelier et le boucher (50 livres par mois chacun) et le maçon (45 livres par mois).

Un détachement du régiment de l'île de France comprenant un sergent, un caporal, deux appointés, six fusiliers, assurait la sécurité.

Des maçons malabars libres (ils sont dits « coulis » et ils sont payés 35 livres par mois) devaient remettre en état les bâtiments.

Enfin quatre « noirs du Roi » étaient hommes à tout faire, citons-les pour montrer comment ils étaient répertoriés :

— CARUNGA, numéro matricule 1623.

— CAPRICIEUSE, numéro matricule 2681.

— BLAISE, numéro matricule 2715.

— MANUEL, numéro matricule 2429 [3].

Ce tableau de service des gens employés à Foulpointe se retrouva plusieurs années de suite. Les deux tiers au moins du personnel revenaient d'une année sur l'autre [4].

A un quart de lieue se trouvait le village betsimisaraka, Mahavelle ou Mahavelou [5]. Il était « composé d'un assez grand nombre de cases placées çà et là sans aucune symétrie... les magasins à riz sont remarquables par leur élévation, par les piliers qui les soutiennent et par les planches de bambou qui les composent, lesquelles sont entrelacées... Dans la journée à peine voit-on quelques personnes se promener. Les naturels endormis dans leurs cases y réparent leurs forces qu'ils ont perdues dans la nuit, soit en s'abandonnant aux plaisirs des sens, soit en s'enivrant [6] ».

A l'extrémité ouest, le logement du roi était « composé d'une case principale à étage : on monte à cet étage par une espèce d'échelle, la case est couverte en feuilles et a un aspect misérable ; il y a un entourage et diverses cases pour le logement de sa suite et de ses femmes [7] ».

(1) Marmittes : « Ceux des naturels de Madagascar qui habitent sur les bords de la mer s'offrent aux Européens à leur arrivée pour être commissionnaires, pour guider... Les Européens entendent par ce mot les hommes à gages », *in* B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 31, *Voyage de M. Mayeur... en 1774*, par FROBERVILLE, 1809.

(2) B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 10, *État des employés et autres personnes attachés à la traite du Roi à l'isle de Madagascar et la dépense qu'ils occasionnèrent chaque année*, par le vicomte de SOUILLAC, gouverneur, 30 juin 1784.

(3) B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 10, *Etat des employés et autres personnes attachés à la traite du Roi à l'isle de Madagascar et de la dépense qu'ils occasionnèrent chaque année*, par le vicomte de SOUILLAC, gouverneur, 30 juin 1784.
A. Maurice, HB 16, pièce 31, *État du personnel attaché à la traite du Roi à Madagascar en août 1784*.

(4) B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 14, *Etat des employés... à Madagascar*, 1er mai 1785.
A. Maurice, HB 16, pièce 47, *Rôle nominatif du personnel de la traite du Roi à Foulpointe, en octobre 1787*.
A. Maurice, HB 16, pièce 48, *Rôle nominatif du personnel de la traite du Roi à Foulpointe, en décembre 1788*.

(5) LEGENTIL, *Voyage dans les mers de l'Inde...*, t. 2, p. 429 (s. i.).

(6) CHAPELIER, *Manuscrit*, p. 49 (s. i.).

(7) LESCALLIER, *Mémoire*, *in* B. M., septembre 1966, n° 244, p. 882 (s. i.).

Quelques traitants particuliers, plus de 10 en 1787 (1), 20 en 1792 (2), avaient non loin de là leurs cases, protégées par des « entourages (3) ».

A l'intérieur des terres, après avoir passé les « marécages », d'autres villages « indigènes », entourés de palissades de pieux formaient ce petit royaume betsimisaraka (4).

Entre 1774 et 1776, au moment de l'aventure de BENYOWSKY à Antongil, s'ajouta à Foulpointe un détachement de 13 « volontaires » sous les ordres du sieur SANGLIER. Il représenta l'autorité tyrannique du baron. « C'était la garnison d'une méchante palissade carrée que l'on nomme le Fort Français et qui dans le vrai n'est qu'un taudis de nègres sans forces ni défenses... ils avaient plutôt l'air de momies ambulantes que d'hommes vivants. » SANGLIER partit comme il était venu, méprisé de ses compatriotes et des Malgaches ; il voulait interdire la traite (5).

La description des installations françaises laisse donc percer des aménagements assez sommaires et même misérables.

Les rapports entre Français et Malgaches étaient toujours tendus malgré toutes les marques d'amitié prodiguées officiellement des deux côtés. Chaque soir, le chef de traite se barricadait derrière sa palissade et mettait la barre de fer à la porte...

Chez les Malgaches, la discorde se répandait du fait des employés de la traite et des particuliers : « Nous n'avons cessé d'attiser le feu de la guerre entre eux, dans l'idée qu'elle était un moyen sûr de nous procurer un plus grand nombre d'esclaves et c'était toujours à Foulpointe, centre de notre commerce à Madagascar qu'on donnait cette impulsion aussi atroce qu'impolitique (6). » Ce que LEGENTIL avait remarqué au temps de la Compagnie se reproduisit pendant toute la régie royale.

En 1767, « JANHAR » (ZANAHARY), roi de Foulpointe, était tué au cours d'une guerre (7). En 1772, YAVI, son successeur, combattait à l'aide d'un « certain nombre de Français » les Fariavahy ; de même en 1781, YAVI faisait la guerre à ses voisins, mais cette fois n'était pas soutenu par les Français (8). En 1783, deux commis du Roi remarquaient : « YAVI est détesté par son brigandage, souvent cet homme a été associé avec les régisseurs du Roi pour faire la guerre aux naturels du pays afin de prendre des noirs libres pour les vendre... (9). »

Sans exagération, on peut affirmer que chaque année, le roi de Foulpointe et ses principaux chefs partaient à la guerre pour faire des esclaves.

ZAKAVOLA, prenant la suite de YAVI en 1791, continua les razzias, mais les esclaves étaient

(1) A. Maurice, HB 1, pièce 52, *Dumaine à Motais de Narbonne*, 11 novembre 1787.

(2) GRANDIDIER, *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar*, vol. IV, *Ethnographie de Madagascar*, p. 530.

(3) CHAPELIER, *Manuscrit*, p. 49 (s. i.).

(4) AVINE, *Voyage aux isles de France et de Bourbon...*, p. 325 (s. i.).
ROCHON, *Voyage à Madagascar et aux Indes Orientales*, p. 163-165 (s. i.).

(5) A. N. C_5A_7, pièce 8, *Journal des opérations de MM. de Bellecombe et Chevreau, tous deux inspecteur et commissaire pour Sa Majesté à l'isle de Madagascar*, 19 septembre 1776.
CULTRU, *Un empereur de Madagascar au XVIIIe siècle, Benyowsky*, p. 124-125.

(6) B. Museum, Add. Mss. 18126, f° 31, *Des variations dans les prix des objets et leurs causes*, par MAYEUR, 1774-1776 (publié *in* B. M., mars 1966, n° 238, p. 276, s. i.).

(7) A. N. C_5A_2, pièce 35 *bis*, *Poivre au Ministre*, 30 novembre 1767.

(8) B. Museum, Add. Mss. 18136, f° 47, *Mayeur au Gouverneur général, sur le rétablissement et l'amélioration du commerce de Madagascar*, 13 mars 1802.

(9) B. Museum, Add. Mss. 18135, f° 189, *Mémoire de MM. Guiard et Le Guenne sur la traite qui peut se faire à Madagascar*, novembre 1783.

moins nombreux. En novembre 1797, les Anglais détruisirent la palissade (1). Le commerce servile se réduisit à quelques têtes... Les « indigènes ne respectaient plus les Français (2) ».

En 1803, SASSE qui avait succédé à ZAKAVOLA voyait sa couronne contestée ; la palissade n'avait pas été rétablie, « les maisons sont en partie détruites et il n'y a pas d'argent pour centraliser les relations avec les indigènes (3) ».

Tamatave fut alors préféré.

Mais avant d'aller plus loin, nous allons étudier les autres postes, contemporains à celui de Foulpointe.

LES POSTES SECONDAIRES.

Comme l'écrit MAYEUR : « La Compagnie des Indes et après elle le Roi avait établi le chef-lieu de leur commerce à Foulpointe comme en étant le centre ; ils avaient d'autres postes qui dépendaient : Tamatave, Fénérive, Mang-hare, Antongil, le cap de l'Est ou Engontsy (4). »

— Antongil a été vue précédemment : la période où la baie fut sous la tutelle officielle de Foulpointe alla de 1758 à 1774 (jusqu'à l'arrivée de BENYOWSKY).

— Tamatave sera étudiée dans quelques pages.

— Restent Fénérive, « Mang-hare » (Mananara) et Engontsy.

— Mahambo que MAYEUR ne cite pas.

— Et le cas particulier de l'île Sainte-Marie.

Fénérive.

Situé à 10 lieues plus au nord, Fénérive appelé aussi du temps de la régie royale Lacaria (5) n'avait pas une rade « très sûre, néanmoins elle offre de l'abri à de petits bâtiments (6) ». Il fallait se servir de pirogues pour « évacuer les vivres et les esclaves (7) ».

Vers 1780, le poste consistait en « une enceinte de bambou de 100 toises quarrée, deux magasins et quatre cases (8) ». Deux employés à la saison assuraient la marche de l'établissement qui semble avoir exporté surtout des bœufs (9).

Mang-hare (ou Mananara).

Plus près de la baie d'Antongil, Mang-hare ou Manahar ou Mananara selon les documents, était peu important, un seul employé y venait (10). Le poste devait fournir essentiellement des vivres, il n'a été trouvé aucun cas d'esclave embarqué.

(1) UNIENVILLE, *Statistique de l'île Maurice*, t. 2, p. 317 (s. i.).
RAZOHARINORO, *L'île de France de 1789 à 1803*, p. 84.
(2) PRENTOUT, *L'île de France sous Decaen*, p. 300.
(3) A. N. $C_2$101, *Le préfet Léger au Ministre*, 24 mai 1803.
(4) A. D. Caen, P. D. 101, f° 60, *Du commerce en général de la province de Foulpointe*, par MAYEUR, 1er novembre 1807.
(5) Fénérive et Lacaria sont bien un seul et même lieu, voir :
B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 14, *État des employés et autres personnes attachés au service de la traite du Roi à Foulpointe et autres lieux*, par DUMAINE, 1er mai 1785.
(6) ROUX, *Rapport de l'agent commercial de Madagascar...*, p. 26 (s. i.).
(7) A. Maurice, HB 1, pièce 56, *Dumaine à Dupuy*, 20 novembre 1789.
(8) A. Maurice, HB 1, pièce 10, *Procès-verbal de la rétrocession faite au Roi...*, par DUMAINE, 21 juillet 1784.
(9) A. Maurice, HB 16, pièce 31, *État du personnel attaché à la traite du Roi à Madagascar en août 1784.*
(10) B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 10, *État des employés et autres personnes...*, par SOUILLAC, gouverneur général des Mascareignes, 30 juin 1784.

Engontsy ou Angontsy.

Seul MAYEUR cite ce poste. Il dit qu'il existait au temps de la Compagnie puis au temps du Roi (1). Il le place au cap de l'Est. En 1774, il nous révèle que des travaux de fortification y furent faits « pour la traite (2) ». Certainement Engontsy dut être peu prisé, l'arrière-pays étant impénétrable par la forêt. En outre, aucun état de service n'y signale d'employés... Est-ce une erreur de MAYEUR ? L'état actuel des connaissances ne permet pas de l'infirmer.

Mahambo.

Ce poste paraît avoir été créé après 1767, et dut être l'équivalent de son voisin Fénérive. Difficile d'accès (3), il reçut néanmoins deux employés et eut sa palissade, une case pour le logement et un magasin (4).

Un essai manqué : Sainte-Marie.

Entre Foulpointe et la baie d'Antongil, l'île Sainte-Marie ou Nosy Ibrahim servit un temps de poste de traite. Mesurant près de 50 km de long sur 7 au plus de large, à quelques kilomètres de la côte, elle avait servi de repaire aux pirates (5).

Une fois ceux-ci partis, la Compagnie des Indes remarqua que cette île pourrait servir pour accumuler en toute sécurité les marchandises entre les passages des navires (6).

Les capitaines y relâchèrent fréquemment pour y prendre surtout des vivres (7) ; aussi, « en 1742, M. de FORVAL, envoyé à Madagascar pour s'y procurer des esclaves, débarqua à l'île Sainte-Marie... et épousa quelque temps après la fille du roi de l'île nommée BÉTI... Il la ramena à l'île de France et quand le roi de Sainte-Marie fut mort, BÉTI lui transmit la souveraineté de l'île et fit proposer à M. DAVID (le Gouverneur) d'y établir un comptoir... (8) ». La cession fut réalisée le 30 juillet 1750 et le nommé GOSSE en prit possession avec quelques employés de la Compagnie. Les indigènes « qui avaient à se plaindre d'eux », selon les GRANDIDIER, les massacrèrent en 1754 (?) (9). On envoya un vaisseau venger ce forfait et l'île cessa d'être occupée... Elle avait servi seulement quelques années de relais ; elle n'était pas très utile ; aussi, tout en gardant la souveraineté, l'administration royale ne s'y intéressa pas.

(1) B. Museum, Add. Mss. 18128, fº 31, *Des variations dans les prix des objets de traite et leurs causes*, par MAYEUR (1774-1776) (publié *in* B. M., mars 1966, nº 238, p. 277, s. i.).
(2) B. Museum, Add. Mss. 13135, fº 2, *Voyage dans le nord de Madagascar, au cap d'Ambre et à quelques îles du Nord-Ouest*, par MAYEUR (1774-1776), publié *in* B. A. M., vol. X, 1912, p. 97, s. i.).
(3) A. Maurice, HB 1, pièce 50, *Dumaine à Chevreau*, 5 octobre 1784.
(4) A. Maurice, HB 12, pièce 55, *Procès-verbal de l'inventaire des denrées, bœufs...*, par HYS et DUMAINE, 28 décembre 1787.
A. Maurice, HB 1, pièce 10, *Procès-verbal de la rétrocession faite au Roi...*, par DUMAINE, 21 juillet 1784.
(5) Gr. Coll., t. V, p. 141, *Notice sur l'île Saint-Laurent, par un capitaine portugais* (1721) (s. i.).
HAMILTON, *A new account of the east Indies*, p. 18 (s. i.).
(6) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 79.
(7) A. Toulon, 997 3 A, *Bouvet à la Compagnie*, 31 décembre 1753.
Corr., t. 2, p. 144, *Le Conseil supérieur à la Compagnie*, 20 décembre 1733 (s. i.).
(8) DATRYMPLE, *Relation de voyage à l'île de France*, *in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934 (note de A. TOUSSAINT), p. 420.
(9) UNIENVILLE, *Statistique de l'île Maurice*, t. 3, p. 307-308 (s. i.).
GRANDIDIER (A. et G.), *Histoire physique, naturelle et politique*, vol. IV, *Ethnographie de Madagascar*, p. 530.

En fin de compte, pourquoi la « province de Foulpointe » eut-elle la prééminence pendant si longtemps ?

Peut-être parce que ses rois furent les plus puissants de cette partie de la côte est. Cette suprématie commença par le règne d'un métis, RATSIMILAHO, issu du pirate Thomas WHITE et d'une reine locale, qui s'empara en 1712 de Fénérive, puis unit les tribus du sud de Tamatave jusqu'à Antongil. Ses descendants — ZANAHARY (1750-1767), YAVI (1767-1791), ZAKAVOLA (1791-1803) — n'eurent pas son prestige et perdirent peu à peu leurs territoires pour revenir sous ZAKAVOLA à la région de Fénérive (1). Cependant, pendant plus de soixante ans, ces Betsimisaraka permirent aux Français de créer des postes sur tout le bord de leur zone d'influence. En échange d'armes, ils guerroyèrent et contribuèrent à fournir des esclaves.

Ainsi en 1786, quand le régisseur des traites du Roi réunit à Foulpointe YAVI et ses principaux chefs « pour leur témoigner la satisfaction du gouvernement », et pour leur donner en remerciement fusils, pièces de toile, bouteilles d'eau-de-vie et « aunes de galon faux », ces derniers furent 32 au moins à participer à la distribution (2). Les Français purent embarquer riz, bœufs et esclaves parce que cette partie de la côte avait les moyens politiques — ou guerriers — de leur en fournir.

3. — **La décennie de Tamatave.**

Nous avons laissé Foulpointe au début du XIXe siècle. ZAKAVOLA n'avait ni la maîtrise ni la ruse de son père, la région était fort troublée, aussi en 1801, des traitants se portèrent-ils vers Tamatave (3). L'endroit, qui était depuis plus de quarante ans un poste de traite secondaire (4), allait ravir à Foulpointe la première place.

Au XVIIIe siècle, le poste de Tamatave ressemblait fort à celui de Fénérive ou de Mananara : en 1784, il était entouré d'une petite enceinte, d'un magasin et de deux cases pour le logement des deux employés (5). Les esclaves n'y étaient pas très nombreux ; le riz, les bestiaux assuraient l'essentiel des cargaisons (6).

Le succès de Tamatave commença vers 1798 quand un métis, JEAN RENÉ, s'y installa pour y faire du commerce (7). Puis les traitants y portèrent leur préférence (1801). Le commerce se fit alors pratiquement à cet endroit. DECAEN, en 1804, l'officialisa.

(1) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 106-107.
(2) B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 17, *Traites à Madagascar : état des objets donnés en présent aux différents chefs qui ont assisté à l'Assemblée tenue dans la palissade du Roi à Foulpointe...*, par ROBINET de LA SERRE, 30 juin 1786.
(3) PRENTOUT, *L'île de France sous Decaen*, p. 300.
(4) A. N. C_5A_2, pièce 11, *Extrait d'un mémoire du sieur Becquet, chef de traite*, 1769.
B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 31, *Des variations dans les prix des objets de traite et leurs causes*, par MAYEUR (1774-1776) (publié *in* B. M., mars 1966, n° 238, p. 277, s. i.).
(5) A. Maurice, HB 1, pièce 10, *Procès-verbal de la rétrocession faite au Roy...*, par DUMAINE, 21 juillet 1784.
A. Maurice, HB 16, pièce 31, *État du personnel attaché à la traite du Roi à Madagascar en août 1784*, par HENRY, écrivain à Foulpointe.
(6) A. N. C_5A_7, pièce 8, *Journal des opérations de MM. de Bellecombe et Chevreau, tous deux inspecteur et commissaire pour Sa Majesté à l'isle de Madagascar*, 19 septembre 1776.
B. Museum, Add. Mss. 18135, f° 188, *Mémoire de MM. Guiard et Le Guenne sur la traite qui peut se faire à Madagascar*, novembre 1783.
(7) DANDOUAU et CHAPUS, *Histoire des populations de Madagascar*, p. 37.

La rade était « de bonne tenue (1) », mais dangereuse pendant l'hivernage où les vents du Nord-Est soufflent « avec violence ». Deux larges récifs la protégeaient au sud et au sud-est (2).

Donc rien de bien spécial comme mouillage. La ressemblance avec le site de Foulpointe était encore plus frappante par les terrains marécageux (les pangalanes) qui occasionnaient parfois des fièvres (3).

En mars 1807, DECAEN y nomma l'agent commercial principal avec juridiction « de la baie d'Antongil jusqu'à Mananzary », car c'était là, écrit DECAEN, « qu'il y a le plus de contestations entre les naturels et les traitants aux époques où les productions de l'île sont échangées. Tamatave est choisi comme lieu de votre résidence personnelle car c'est cet endroit qui est le principal marché, et le lieu le plus fréquenté par les traitants français... (4) ». Ces employés impériaux reprenaient la tradition de l'Ancien Régime : avec eux, on espérait plus de riz et d'esclaves (5). Le premier, MARIETTE, arrivé en avril 1807, mourut en juin ; SURVILLE, « commandant » le petit détachement des troupes, assura l'intérim jusqu'à l'arrivée en juillet de ROUX qui resta à ce poste jusqu'à la capitulation de février 1811.

Le poste n'avait pas l'importance du Foulpointe d'antan, cinq agents au plus s'y trouvèrent à la fois :

— ROUX (Sylvain) : agent commercial.
— GÉMIN : délégué de l'agent commercial.
— RONDEAUX : officier de santé de 2e classe.
— RENÉ : interprète de l'agence.
— ROYA : secrétaire chancelier (6).

Il convient d'y ajouter les vingt-cinq hommes de troupe de SURVILLE.

A cette époque, il y avait à Tamatave, sept « traitants » et dix « passagers » qui eux ne restaient que d'avril à septembre (7) : microcosme qui donna bien du mal à ROUX... Il voulut leur faire payer un droit de sortie sur le riz et les esclaves, il y réussit en octobre 1808 (8), mais se les mit tous à dos.

Malgré cette querelle, les esclaves arrivèrent surtout d'« Ancove ». Les Français eux-mêmes avaient ouvert la voie depuis 1800 et si l'on en croit ROUX, il en venait 2 000 de la région centrale de l'île chaque année (9).

L'agent commercial reprit la politique du XVIIIe siècle en s'appuyant sur un chef indigène principal. Il pensa à TSIALAM, chef de Tamatave ; à LAVAL, chef d'Yvondrou (10) ; il préféra le chef de « Maraefrené à trois lieues dans les terres » : « Jamais les blancs ne l'ont vu s'enivrer et encore, commettre des injustices envers eux ; il est d'une discrétion rare et d'une représentation

(1) FRAPPAZ, *Voyages...*, p. 141 (s. i.).
(2) PETIT de LA RHODIÈRE, *Rapport sur différentes parties de Madagascar*, 10 février 1819 (s. i.).
(3) AVINE, *Voyage aux îles de France et de Bourbon*, p. 325 (s. i.).
(4) A. D. Caen, P. D. 101, fo 96, *Decaen à Mariette*, 6 avril 1807.
(5) PRENTOUT, *L'île de France sous Decaen*, p. 311.
(6) A. Maurice, HB 7, pièce 1, *État des employés civiles de l'établissement de Tamatave, par Decaen et Léger*, 4 avril 1808.
(7) A. D. Caen, P. D. 101, fo 235, *Réflexions en forme de rapport à Son Excellence le Capitaine général par l'agent commercial*, 1er avril 1808.
(8) B. Museum, Add. Mss. 18135, fo 134, *Extrait des registres des arrêtés du capitaine général....*, 17 octobre 1808, article 1.
(9) A. D. Caen, P. D. 102, fo 75, *Roux à Decaen*, 16 octobre 1807.
(10) A. D. Caen, P. D. 102, fo 88, *Roux à Decaen*, 29 août 1807.

peu commune... (1). » Mais la morale n'est pas un critère en politique. SASSE, roi de Foulpointe, était redevenu « le plus puissant souverain (2) », il aurait dû le reconnaître comme tel mais ce jeune roi à la « jolie figure est livré aux femmes et à la boisson... (3) ». Il essaya d'entraver la traite à Foulpointe... (4).

Quelques postes secondaires ou « factoreries » furent ouverts ou réouverts :

— Foulpointe.

— Fénérive.

— Tintingue.

— Yvoundrou (5).

Dans ces endroits, un à deux délégués par poste furent installés, trois ou quatre traitants au plus y habitaient... (6).

Seul le chef-lieu eut pendant deux ans (1807-1808) une réelle importance (7).

Une caricature de la traite royale, telle fut la décennie de Tamatave. Elle rendit cependant service à l'île de France qui, après la prohibition de la traite, manquait d'esclaves et de vivres.

4. — **Le cas de Fort-Dauphin.**

Malgré la catastrophe de 1674, Fort-Dauphin intéressa toujours les administrateurs des Mascareignes. De temps en temps, ils renouaient avec les Tanosy (8) ; mais le pays avait peu d'esclaves ; on n'y allait que pour le riz et les salaisons (9).

C'était le point de l'île considéré comme le plus sain (10), la rade était fort belle (11), mais le mouillage dangereux ; on devait se méfier d'une roche en entrant dans la passe (12).

A partir de 1734-1735, il semble qu'il y ait eu recrudescence du commerce, toujours pour les vivres (13). Le subrécargue (commis de la Compagnie chargé de la traite) s'installait dans les

(1) A. D. Caen, P. D. 102, f° 96, *Roux à Decaen*, 18 septembre 1807.
(2) A. D. Caen, P. D. 101, f° 96, *Decaen à Mariette*, 6 avril 1807.
(3) A. D. Caen, P. D. 102, f° 96, *Roux à Decaen*, 18 septembre 1807.
(4) A. D. Caen, P. D. 102, f° 292, *Roux à Decaen*, 15 juillet 1809.
(5) A. D. Caen, P. D. 102, f° 5, *Roux à Decaen*, 28 juillet 1807.
B. Museum, Add. Mss. 18135, f° 130, *Ordre de Decaen du 7 avril 1808*.
MACKAU, *Rapport sur Sainte-Marie*, p. 101 (s. i.).
(6) A. D. Caen, P. D. 102, f° 5, *Roux à Decaen*, 28 juillet 1807.
B. Museum, Add. Mss. 18135, f° 130, *Ordre de Decaen du 7 avril 1808*.
MACKAU, *Rapport sur Sainte-Marie*, p. 101 (s. i.).
(7) B. Museum, Add. Mss. 18129, f° 157, *Tamatave*, par CHARDENOUX, 1816.
(8) A. D. Réunion, C° 2, f° 118, *Instructions pour M. le chevalier de Pardaillan, officier des vaisseaux de Sa Majesté*, données par le Conseil supérieur de Bourbon, 23 septembre 1724.
Quelques documents touchant la perte à Madagascar du négrier le Vautour..., *in* R. T., t. 2, 1er trimestre 1937, p. 347 (s. i.).
BINET, *La croisière du* Mercure... (*1713-1714*), p. 18-19.
(9) A. N. 4 JJ 86, *Journal de l'*Hirondelle, juillet 1734.
A. D. Réunion, C° 2, *Ordres et Instructions pour les sieurs La Butte et Boullenger*, 5 juillet 1725.
LOUGNON, *L'île Bourbon pendant la Régence*, p. 266.
(10) SCHMALTZ, *Mémoire sur Madagascar*, *in* B. M., décembre 1964, n° 233, p. 1032 (s. i.).
(11) LEGENTIL, *Voyage dans les mers de l'Inde...*, t. 2, p. 384 (s. i.).
(12) A. Brest, M 91, pièce 57, *Desroches au Ministre*, 1er septembre 1769.
(13) A. Toulon, 997 3 A, *Bouvet à la Compagnie*, 31 décembre 1753.

« masures » de l'ancien fort pendant l'escale du vaisseau de côte. « Quelques touffes de citronniers » cachaient les ruines... (1).

En 1767, l'administration royale voulut y installer un poste de traite.

GLÉMET y resta quelques semaines avant de rejoindre le « chef-lieu de la traite », Foulpointe (2). Trois voyages furent nécessaires à la *Garonne* pour apporter toutes les fournitures (3). VALGNY le remplaça vers mars 1768 (4). Puis BECQUET fut nommé chef de traite (1769-....) (5), BOUCHER assura les saisons 1774-1776 (6), puis BECQUET revint (1776-début 1779) (7). Le sieur COQUEREAU fit la saison 1779 (8). Abandonné de nouveau aux alentours de 1782-1783 (9), Fort-Dauphin reçut encore à demeure TELLOT et JECKELL de 1804 à 1807 (?) (10).

En 1768, le comte de MAUDAVE, avec le titre de Commandant pour le Roi de l'île de Madagascar, s'installait aussi à Fort-Dauphin dans l'ancien fort.

Il avait, lors d'un voyage en France, séduit le Ministre de la Marine ; il voulait que la Grande Ile remplaçât les Indes... Malgré son titre et son désir de s'imposer, il eut quelques déboires avec le chef de traite : « Il (BECQUET) a sa palissade particulière ce qui, dans les mœurs et l'esprit des noirs, établit une puissance à part. Il est établi en souverain, à 200 pas de celui qui commande par le Roy, réglant le commerce, se l'attribuant à lui seul, ayant ses magasins à part, ses soldats pour le garder... les noirs... ne s'attachent qu'à lui... (11). » Délaissé par le Gouverneur général des îles (12), alors DESROCHES, il eut de faibles moyens en hommes. Il monta une expédition vers l'intérieur qui se termina en massacre. Il pensa à ses intérêts en achetant pour ses plantations de l'île de France plus de 100 esclaves (13).

Devant l'échec de sa « colonisation », il rembarqua en février 1771, laissant le fort au chef des traites.

Le commerce, un instant perturbé par cet homme de guerre, reprit. Le principal de l'activité fut encore l'exportation vers Port-Louis des bœufs sur pieds ou « en salaison (14) » ; les esclaves furent toujours peu nombreux, ainsi cette phrase de CHARPENTIER de COSSIGNY, en 1773 : « Dans un an de temps, on ne trouverait pas y compléter une cargaison, ni peut-être dans deux, ni peut-être dans trois ans... (15). »

DECAEN voulut que cette langueur s'arrêtât. En janvier 1804, il envoya le capitaine MÉCUS-

(1) LEGENTIL, *Voyages dans les mers de l'Inde...*, t. 2, p. 388 (s. i.).
(2) A. N. C_5A_2, pièce 36, *Extrait du registre que j'ai tenu au Fort-Dauphin par mes opérations de traites*, par GLÉMET, 1er décembre 1767.
(3) A. Maurice, HB 16, pièce 24, *Traite au Fort-Dauphin, par Glémet*, 23 février 1768.
(4) A. N. C_5A_2, pièce 49, *Instructions pour le sieur Glémet...*, 22 mai 1768.
(5) A. N. C_5A_2, pièce 11, *Extrait d'un mémoire du sieur Becquet, chef de traite*, 1769.
(6) A. N. Mad. 150^{207}, *Mémoire par le chevalier de La Serre*, s. d.
(7) A. N. B_{204}, *Le Ministre à l'Intendant*, 10 mars 1776.
(8) A. Brest, M 100, pièce 335, *Mémoire du sieur Coquereau* (1779).
(9) B. Museum, Add. Mss. 18135, fo 187, *Mémoire de MM. Guiard et Le Guenne sur la traite qui peut se faire à Madagascar*, novembre 1783.
(10) B. Museum, Add. Mss. 18134, fo 134, *Jeckell et Tellot au préfet Léger*, 19 janvier 1804.
(11) A. N. C_5A_3, pièce 44, *Observations de 10 décembre 1769*, par MAUDAVE.
(12) A. N. C_5A_3, pièce 10, *Rapport de Desroches sur les résultats pitoyables de la traite à Fort-Dauphin en réponse aux assertions optimistes de Maudave*, 2 septembre 1769.
(13) FOURY, *Maudave et la colonisation de Madagascar*, *in* Revue d'Histoire des colonies, 1956, p. 22-50.
(14) A. N. C_5A_9, pièce 3, *Deschamps à La Serre*, 9 avril 1777.
(15) B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 93, *Discussion sur le choix du lieu propre à faire un établissement dans l'isle de Madagascar*, par CHARPENTIER de COSSIGNY, 1773.

SON pour apprécier l'état de la région. Ce dernier, en rentrant au Port-Louis en mai, fit un rapport peu encourageant (1). Les deux commis de DECAEN, TELLOT et JECKELL, arrivés par le même bateau, ne semblent pas avoir bien réussi : « La traite des noirs languit extraordinairement, nous avions placé à Ranoufoutchy un blanc de notre confiance pour employer quelques marchandises de la République, il ne nous a encore envoyé que quatre esclaves, dont deux vieux... (2). » Un peu de riz, des bœufs « en salaison », du poisson salé furent envoyés à l'île de France. La baie de Sainte-Luce servit également, les résultats commerciaux y furent aussi peu encourageants (3). Quelques années plus tard, peut-être en 1807, le fort fut abandonné : il ne resta plus que les « débris d'une mauvaise palissade, de très grandes raquettes » (cactus épineux que MAUDAVE avait planté) et « les restes de l'ancienne muraille défendant assez mal cette antique place forte (4) ».

Fort-Dauphin, tout au bout de la côte est, fut donc un cas particulier. Le XVIIe siècle et ses rêves avortés avait empoisonné la région : les gens du pays eurent toujours de « mauvaises dispositions » à l'égard des Français (5), et appréhendèrent toujours « l'appareil militaire (6) ».

5. — **Les lieux isolés.**

Des environs de Tamatave jusqu'au sud de l'embouchure de la Matitanana, les fleuves ne se déversent dans la mer qu'après avoir couru sur des longueurs variables parallèlement au rivage en formant une succession de lagunes. Ces grains d'un chapelet, les pangalanes, sont séparés par des seuils sableux ou rocheux dont la longueur varie de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres ; ainsi les lagunes tantôt sont étroites et réduites à un simple chenal, tantôt s'étalent en véritables lacs. De loin en loin, le cordon littoral est traversé de chenaux permanents ou temporaires.

En outre, au sud d'Andevoranto, une « barre » brisant sur les récifs coralliens ou sur les bancs alluviaux gêne l'accès à la terre.

Cette désolation rectiligne se poursuit sur la côte Antaisaka. Sans abris, sans baies utilisables, la barre y est violente : de la Matitanana à Sainte-Luce, les Français ne pouvaient pas commercer (7).

Quelques endroits reçurent incidemment leurs visites pendant le siècle :

— Andevoranto.

— Vatomandry.

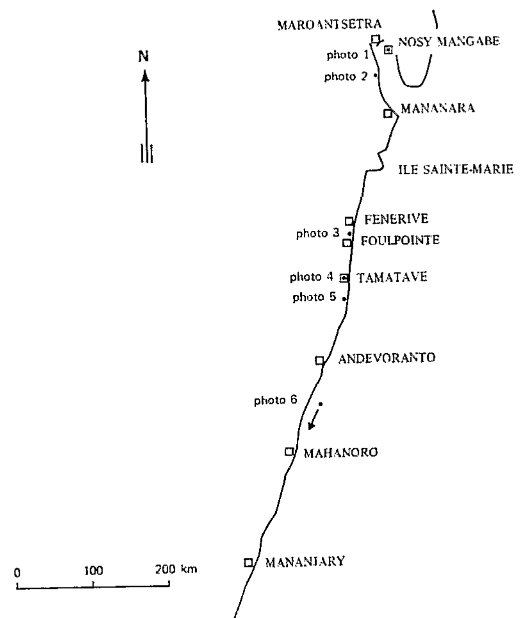
— Manourou (Mahanoro).

— Mananjary.

— « Matatane » (à l'embouchure de la Matitanana) (8).

Difficiles d'accès, aux mouillages dangereux, ils paraissent avoir accueilli surtout les traitants particuliers quand la côte est leur était interdite.

(1) SAINTOYANT, *Histoire de la colonisation française pendant la période napoléonienne*, p. 422.
(2) B. Museum, Add. Mss. 18134, f° 134, *Jeckell et Tellot au préfet Léger*, 6 mars 1804.
(3) A. D. Caen, P. D. 101, f° 311, *Tellot à Decaen*, s. d.
(4) AVINE, *Voyage aux isles de France et de Bourbon...*, p. 320 (s. i.).
(5) B. M. Quimper, mst 12 C IV, *Desroches au Ministre*, 17 janvier 1772.
(6) A. D. Caen, P. D. 101, f° 317, *Tellot et Jeckell à Decaen*, 28 nivôse an XII (1804).
(7) DESCHAMPS, *Les Antaisaka*, p. 15.
ROBEQUAIN, *Madagascar et les bases dispersées de l'Union française*, p. 323-324.
(8) Exemples dans : A. D. Caen, P. D. 101.
A. Lorient, 2 P 71. — 1 P 70.



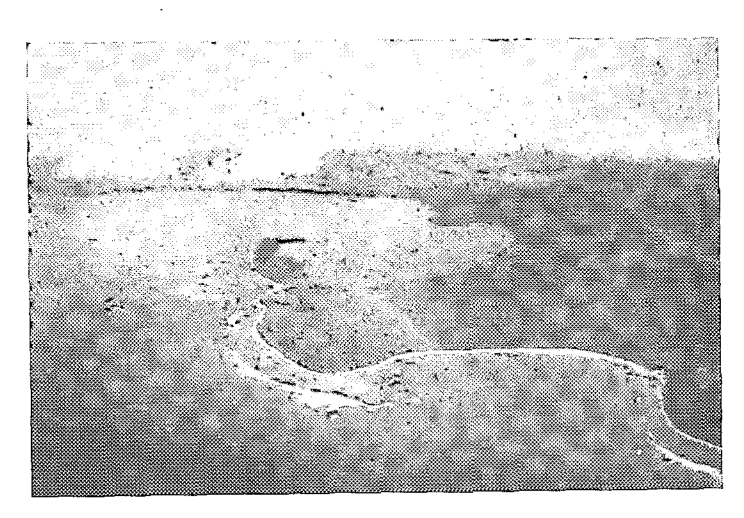
Localisation des photographies



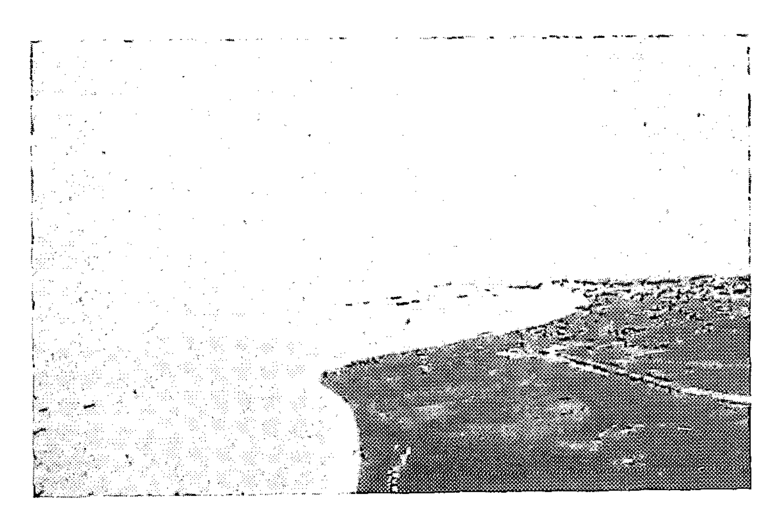
No 1. Nosy Mangabé, avec au premier plan la « Grande Terre ».



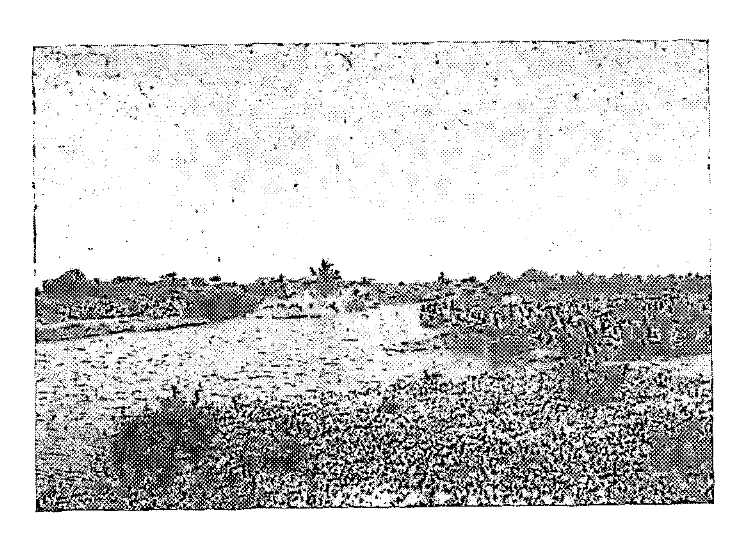
No 2. Environs de Foulpointe : un village betsimisaraka.
Les descriptions de « Mahavelou » faites par LESCALLIER (« Commissaire civil pour les établissements français situés au-delà du cap de Bonne-Espérance ») en 1792, et par CHAPELIER (« Voyageur de la République ») en 1797, ne sont pas anachroniques...



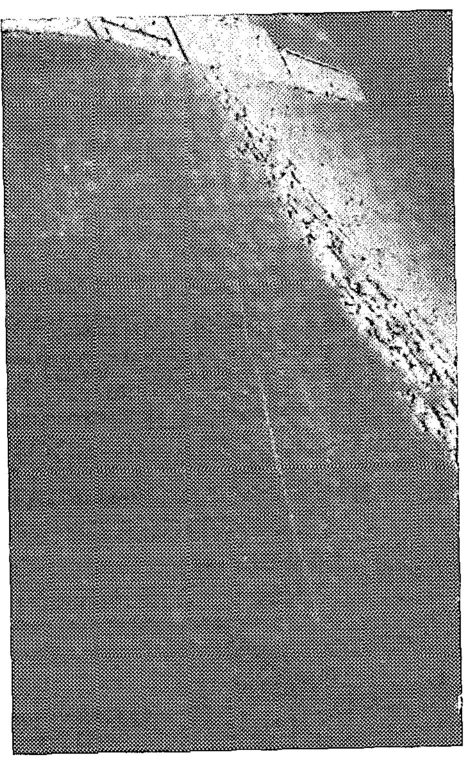
N° 3. Un abri dans la baie d'Antongil : région de Rantabé.
Le nord-est est vers la droite de la photo.



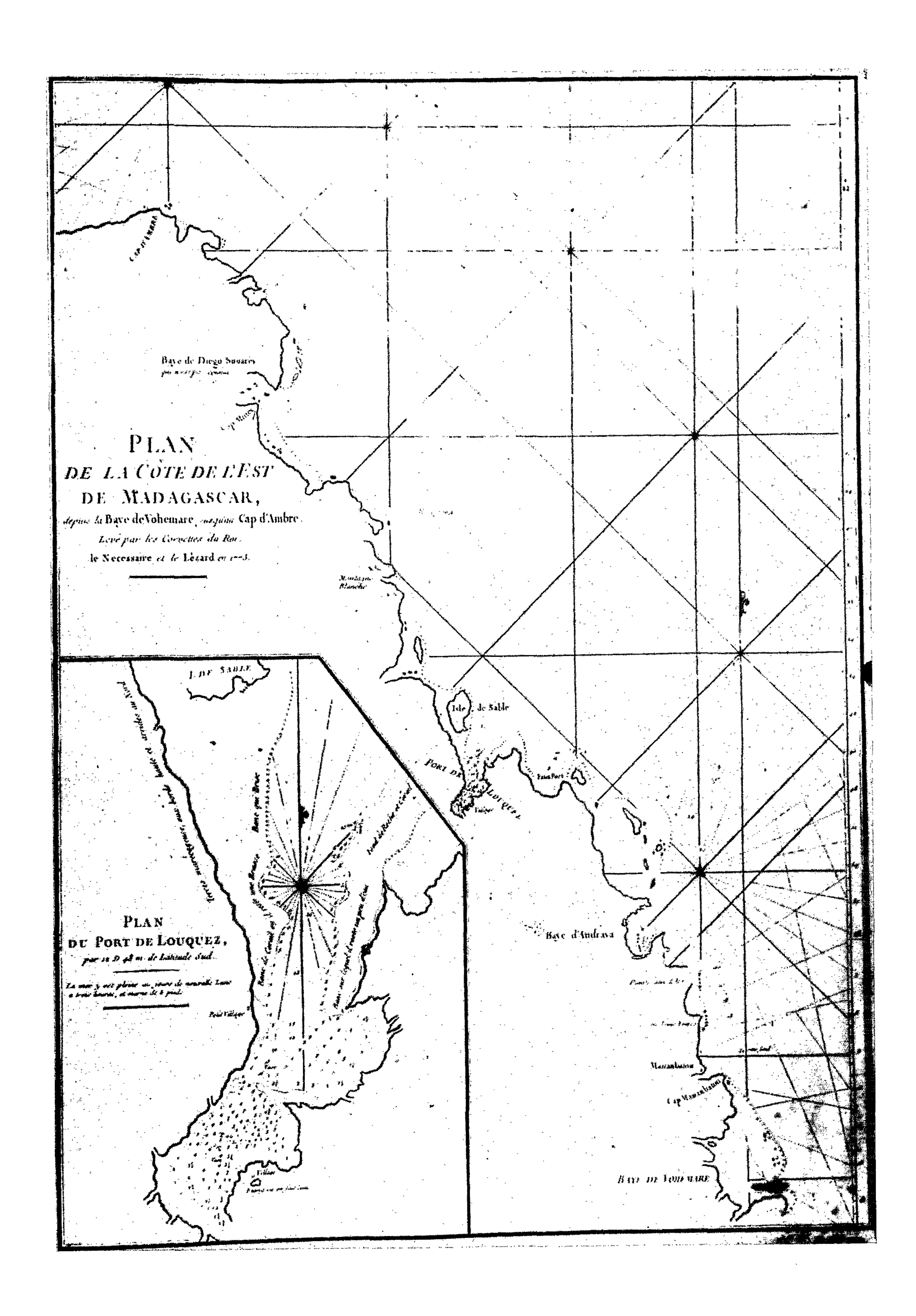
N° 4. Rade de Tamatave. La rade s'ouvre vers le nord-ouest.

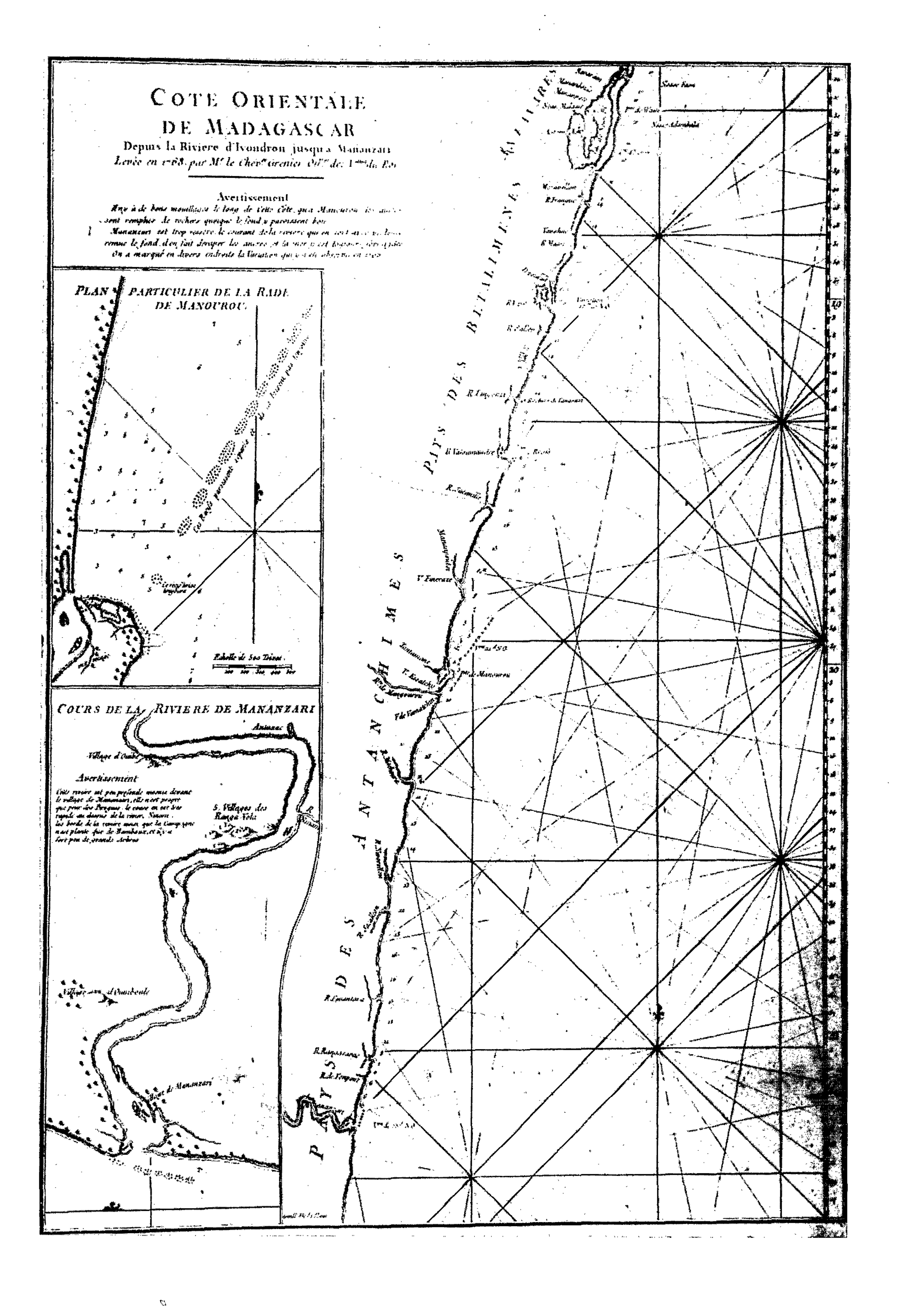


N° 5. Pangalanes, au sud de Tamatave.

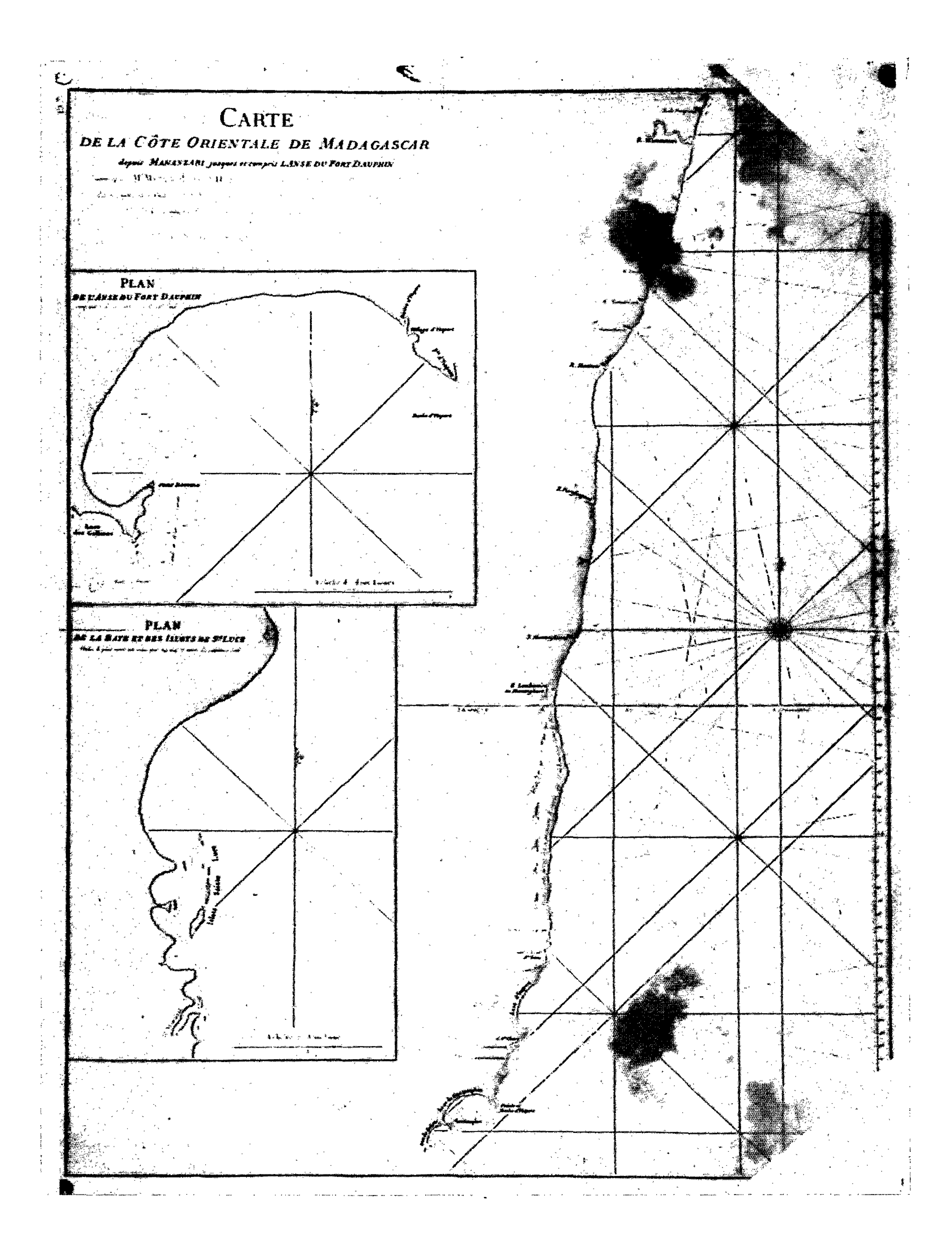


N° 6. Au sud de Tamatave :
« La désolation rectiligne de la côte est... »
Photo prise à 8 000 m d'altitude en allant vers Saint-Denis-de-la-Réunion. Le sud se trouve vers le haut de la photo.


Baye de Diego Suares
PLAN
DE LA CÔTE DE L'EST
DE MADAGASCAR,
Cap d'Ambre
le Necessaire et le Lézard
Isle de Sable
PORT DE LOUQUEZ
Baye d'Andrava
BAYE DE VOHEMARE
I. DE SABLE
PLAN
DU PORT DE LOUQUEZ,
Petit Village



COTE ORIENTALE
DE MADAGASCAR
Depuis la Riviere d'Ivondron
Avertissement
PLAN PARTICULIER DE LA RADE
DE MANOUROU
COURS DE LA RIVIERE DE MANANZARI
Avertissement
5. Villages des
Ranga Vola
PAYS DES BETALIMENES
PAYS DES ANTANCHIMES
PAYS DES


CARTE
DE LA CÔTE ORIENTALE DE MADAGASCAR
depuis MANANZARI jusques et compris L'ANSE DU FORT DAUPHIN
PLAN
DE L'ANSE DU FORT DAUPHIN
PLAN
DE LA BAYE ET DES ISLOTS DE STE LUCE

La côte regardant Bourbon et l'île de France fut donc ainsi la chasse gardée des Français. C'est là que Madagascar fut vraiment « le magasin général » des Mascareignes (1). Les archives n'ont pas conservé la trace d'autres Européens venant y traiter ; en revanche les Arabes s'y infiltraient parfois (2).

A partir des années 1790, les Anglais vinrent y croiser mais seulement pour perturber le trafic.

La côte est forma donc un tout homogène, il n'en fut jamais de même de sa voisine de l'ouest.

B. — LA CÔTE OUEST

A l'ouest, entre le cap d'Ambre au nord et le cap Sainte-Marie au sud, les Français n'étaient plus chez eux. La suprématie de la Compagnie des Indes, puis du Roi, enfin de l'Empereur, n'exista jamais là. La côte ouest de Madagascar n'a pas évolué comme sa voisine de l'est. Elle resta comme au XVIIe siècle, fréquentée par tous.

Les Français y allèrent rarement (3) ; le canal de Mozambique leur semblait trop dangereux et les traites pour les Mascareignes étaient plus longues. Certains s'y risquèrent, pour la plupart en passant par le nord ; les baies du Nord-Ouest leur servaient ainsi d'escale (4).

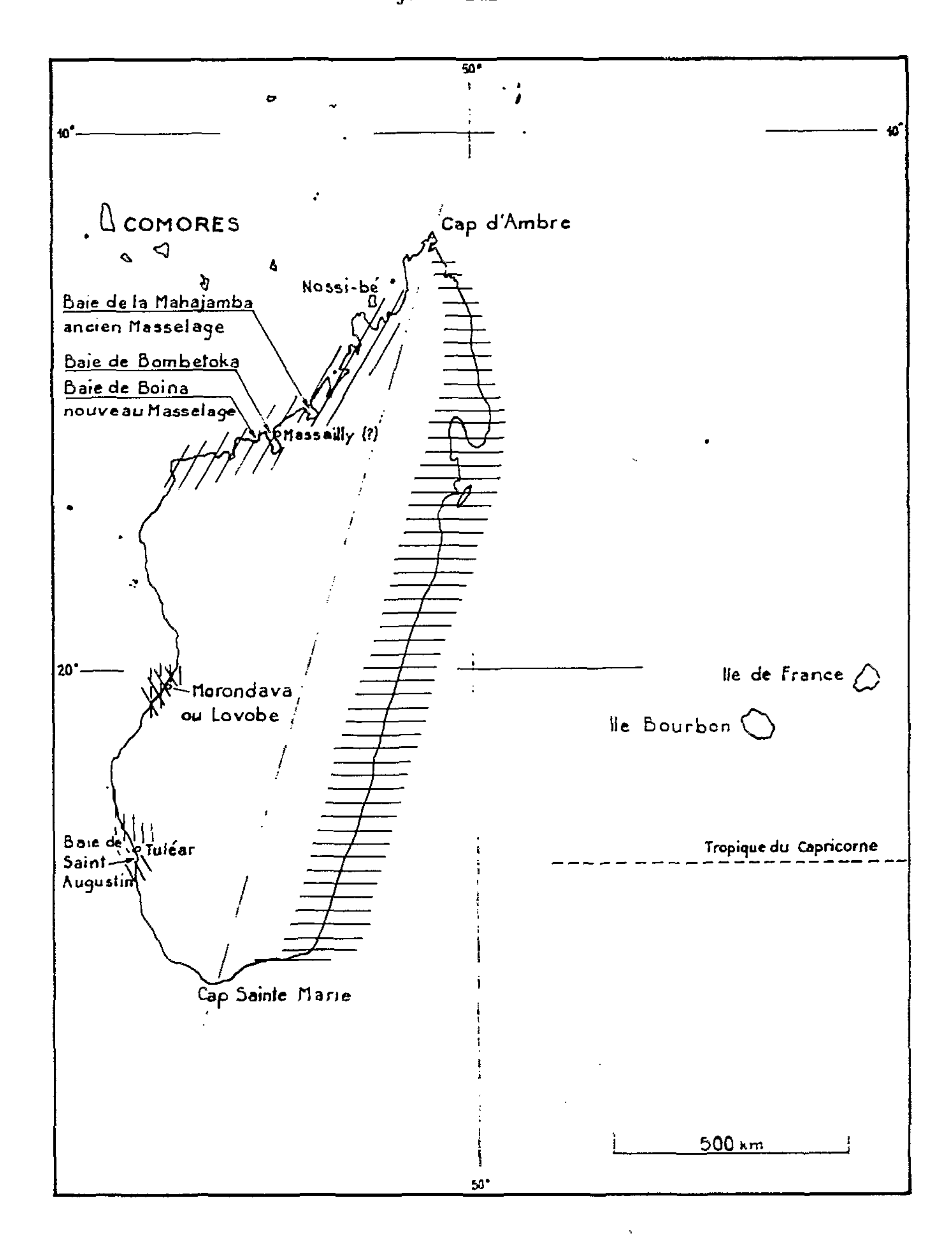
Masailly ou Bombetoka — qui est peut-être aujourd'hui Majunga — les reçurent le plus, surtout entre 1731 et 1742 (5). LA BOURDONNAIS, en 1740, voulut même offrir au roi de la baie « un cheval avec une selle de velours » pour l'engager à bien recevoir les Français (6). Ce désir de plaire ne semble pas avoir eu d'effet ; néanmoins les traitants continuèrent d'y commercer avec les Arabes jusqu'après 1810 (7).

Ceux-ci, dans cette région, étaient prépondérants (8). Il servaient souvent d'intermédiaires entre les chefs malgaches et les Européens mais aussi amenaient eux-mêmes, par boutres, des « Mozambiques » qu'ils négociaient là (9).

Les Français allèrent aussi à Saint-Augustin, Tuléar, Morondava, Boina, la Mahajamba, à Nossi-Bé, en d'autres lieux certainement mais les archives font défaut...

Pour les lieux précités, une vingtaine de cas seulement ont pu être décelés (10) pendant tout le siècle. Ils furent plus nombreux sûrement car la plupart étaient des traitants privés (11) qui ne laissèrent pas de traces de leurs escales à l'Amirauté de Port-Louis ou de Saint-Denis.

(1) BORY de SAINT-VINCENT, *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique*, t. 3, p. 271 (s. i.).
(2) B. Museum, Add. Mss. 18126, f° 50, *Mémoire sur Madagascar*, vers 1750, anonyme, repris par TELFAIR.
(3) DUMAINE, *Idée de la côte occidentale de Madagascar*, *in* Annales des voyages..., t. XI, p. 26 (s. i.).
(4) Corr. Bourbon-île de France, *Lettre du 4 septembre 1740*, *in* R. T. t. 8, avril-décembre 1946, p. 9 (s. i.).
GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 57 (s. i.).
(5) Exemples dans Corr. Bourbon-île de France (s. i.) et A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal tenu par le sieur Dejean (ou de Jean), marchand, sur le vaisseau la* Vierge de Grâce, 1733. (Publié *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 329-335, s. i.).
(6) A. N. $C_4$4, *Instructions pour M. de Saint-Martin*, par LA BOURDONNAIS, 1740.
(7) SCHMALTZ, *Mémoire sur Madagascar*, *in* B. M., décembre 1964, n° 233, p. 1036 (s. i.).
(8) ROUX, *Rapport de l'agent commercial...*, p. 39 (s. i.).
(9) A. D. Caen, P. D. 101, f° 57, *Du commerce en général de la province de Foulpointe*, par MAYEUR, 1er novembre 1807.
(10) A. Brest, M 100, pièce 229.
A. Lorient, 1 P 244.
Gr. Coll., t. VI, etc.
(11) A. Maurice, HB 24, pièce 144, *Permission pour le sieur Savournin...*, par le Gouverneur général, 25 juin 1781.
B. N. N. A. F., n° 9345, f° 153, *Lieux dans lesquels on peut faire traite en l'isle de Madagascar*, anonyme, vers 1750, repris par NARGRY.



Prépondérance arabe

// anglaise

// hollandaise

// française

La traite sur la côte ouest au XVIIIe siècle et le partage des influences

Cependant la majorité fut écrasante au profit de la côte est. A. Toussaint, de 1775 à 1808, donne comme chiffres des navires arrivés de Madagascar à l'île de France :

— 349 de la côte est,

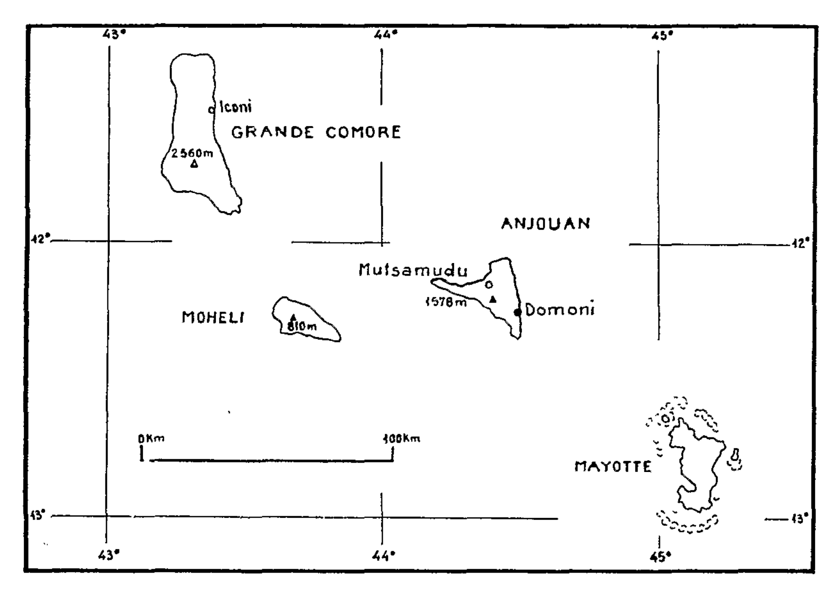
— 10 de la côte ouest (1).

Cette côte, regardant l'Afrique, sur la route traditionnelle des Indes, fut plutôt une réserve à esclaves pour les Anglais et les Hollandais. La baie de Saint-Augustin notamment fut fréquentée surtout par les Anglais (2). Notons que les Portugais de Mozambique ne vinrent pratiquement plus après 1700.

Le contraste entre les deux côtes malgaches fut donc particulièrement net pour les Français des Mascareignes : à l'est, les « factoreries » françaises drainaient par milliers les esclaves ; à l'ouest, il fallait être agréé et l'exportation ne dut pas dépasser quelques dizaines de « têtes ».

C. — UN ÉLÉMENT ADDITIONNEL : LES EXPÉDITIONS BETSIMISARAKA AUX COMORES

A partir du règne du sultan Achmet d'Anjouan (1760-1785) (3), jusque vers 1820, les Betsimisaraka, tout le long de la côte malgache, du cap d'Ambre à Tamatave, partirent chaque année piller les Comores (4).



Archipel des Comores

On est étonné par tant d'audace. De véritables flottes composées uniquement de pirogues monoxyles, portant chacune 30 à 60 hommes, affrontaient les vents et les courants du canal de Mozambique d'août à septembre pour aller dévaster et piller les établissements arabes.

(1) Toussaint, *La route des îles*, p. 518.
(2) Sonnerat, *Voyage aux Indes Orientales et à la Chine*, t. 1, p. 72 (s. i.).
(3) Aujas, *Notes historiques et ethnographiques sur les Comores*, *in* B. A. M., 1911, vol. IX, p. 132.
(4) Frappaz, *Voyages...*, p. 92-93 (s. i.).

GRANDIDIER nous apprend que 400 à 500 pirogues pouvaient ainsi partir (1). Les Malgaches visaient surtout Anjouan, la plus riche des îles. Les traditions comoriennes racontent les sièges de villes, Mutsamudu, Domoni, Iconi ; les pillages de maisons, les incendies de récoltes. Il est curieux de voir la sauvagerie et l'acharnement des envahisseurs (2).

Lorsque la « mousson » changeait, l'époque du retour venait ; ils se rembarquaient alors en emportant le butin et les prisonniers.

Parfois même, quand les vents étaient favorables, ils aboutissaient à la côte d'Afrique : « Oïbo » (Ibo), Quiloa (Kilwa), Quérimbe, eurent à souffrir de leurs visites (3).

Comment expliquer ces « surprenantes » expéditions (4) ?

Elles semblent avoir été conçues et dirigées par les descendants des forbans (les Zana-Malata) (5). Peut-être BENYOWSKY y fut pour quelque chose en envoyant un canot avec deux Français et un équipage malgache rechercher un navire à Anjouan. A leur retour, ces Betsimisaraka auraient décrit les richesses de l'archipel (6).

Nous allons voir que les esclaves « mozambiques » n'arrivaient plus sur la côte est par la voie terrestre (baies du Nord-Ouest-Antongil) à la fin du XVIIIe siècle : il se pourrait que les Betsimisaraka aient voulu suppléer à cette pénurie. C'est une hypothèse plausible que nous formulons.

Les esclaves ramenés étaient ou gardés ou vendus à des Français, « les esclaves qu'on achète à Sainte-Marie sont presque tous des Anjouannais », écrit FRESSANGES en 1803 (7). Il est curieux que les agents commerciaux de DECAEN n'aient pas parlé de ces expéditions. Les Français qui achetaient ces Comoriens faisaient-ils là une traite interlope, d'autant que l'autorité impériale n'était pas représentée à Sainte-Marie ?

Seul, parmi tous « les officiels de la traite », MAYEUR, alors retiré à l'île de France, fait une remarque incidente à leur sujet : « En l'an II (1794), les Baitsimisseiraques se sont avisés d'armer en course et dans leurs pirogues, ils ont été ravager les îles Anjouan où pendant plusieurs années ils ont fait un grand nombre de captures (8). »

Entre les traditions comoriennes qui relatent abondamment ces expéditions et la rareté des sources décrivant ce que devenaient les prisonniers, il y a là un problème, peut-être explicable par le besoin des populations côtières d'avoir des esclaves. Depuis près d'un siècle, les Mascareignes s'étaient fournies chez elles et avaient réduit les possibilités des exportations serviles.

(1) GRANDIDIER (G.), *Les expéditions maritimes des Betsimisaraka aux Comores...*, p. 10.
(2) DANDOUAU et CHAPUS, *Histoire des populations de Madagascar*, p. 53-54.
(3) BOWDITCH, *Relation des découvertes des Portugais...*, *in* Nouvelles Annales des voyages, t. XXIV, p. 337 (s. i.).
OWEN, *Narrative of a voyage...*, t. 1, p. 372 (s. i.).
(4) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 108.
(5) GRANDIDIER (G.), *Les expéditions maritimes des Betsimisaraka aux Comores...*, p. 2.
(6) FROBERVILLE, *Historique des invasions madécasses aux îles Comores et à la côte orientale d'Afrique*, *in* Annuaire des voyages..., t. II, p. 195 (s. i.).
(7) Cité *in* GRANDIDIER (G.), *Les expéditions maritimes des Betsimisaraka aux Comores...*, p. 2.
(8) A. D. Caen, P. D. 101, f° 57, *Du commerce en général de la province de Foulpointe*, par MAYEUR, 1er novembre 1807.

IV. L'INTÉRIEUR

Jusqu'à présent, nous avons mis en exergue, les sites côtiers, les comportements des Malgaches de la côte... Maintenant, il nous faut aller plus loin, voir les mécanismes internes qui fournissaient aux navires leurs cargaisons serviles. La vérité de la traite se trouvait là.

Encore faut-il pouvoir cerner cet intérieur de la Grande Ile. Si les documents abondent pour décrire les lieux de traite, il n'en est pas de même une fois franchie la plaine littorale.

Le premier Européen qui ait laissé trace de son passage en Imerina fut MAYEUR en 1771 (1) et nous avons vu qu'il y avait longtemps que les groupes de cette région centrale participaient à l'économie d'échange.

Essai de répertoire des voies commerciales.

Avant d'entreprendre l'analyse, méfions-nous du vocabulaire de la géographie européenne : voie de commerce, relais, commerce à longue distance et régional, ont ici un sens plus diffus et plus nuancé. C'est la zone tropicale, où le climat, la végétation, voire le relief, aggravent les difficultés des communications.

Quoiqu'il en soit, depuis longtemps, certaines marchandises locales, notamment les bœufs et le sel, suscitaient un commerce intérieur à longue distance (2).

Au début du XVIIe siècle, un autre trafic, empruntant les mêmes voies, fut provoqué par les marchandises débarquées par les étrangers (3).

Ces produits — fusils principalement — se comptèrent à l'origine à l'unité, puis, par les multiples cargaisons débarquées au cours du XVIIIe siècle, ils devinrent surabondants (4) et changèrent les rapports de force.

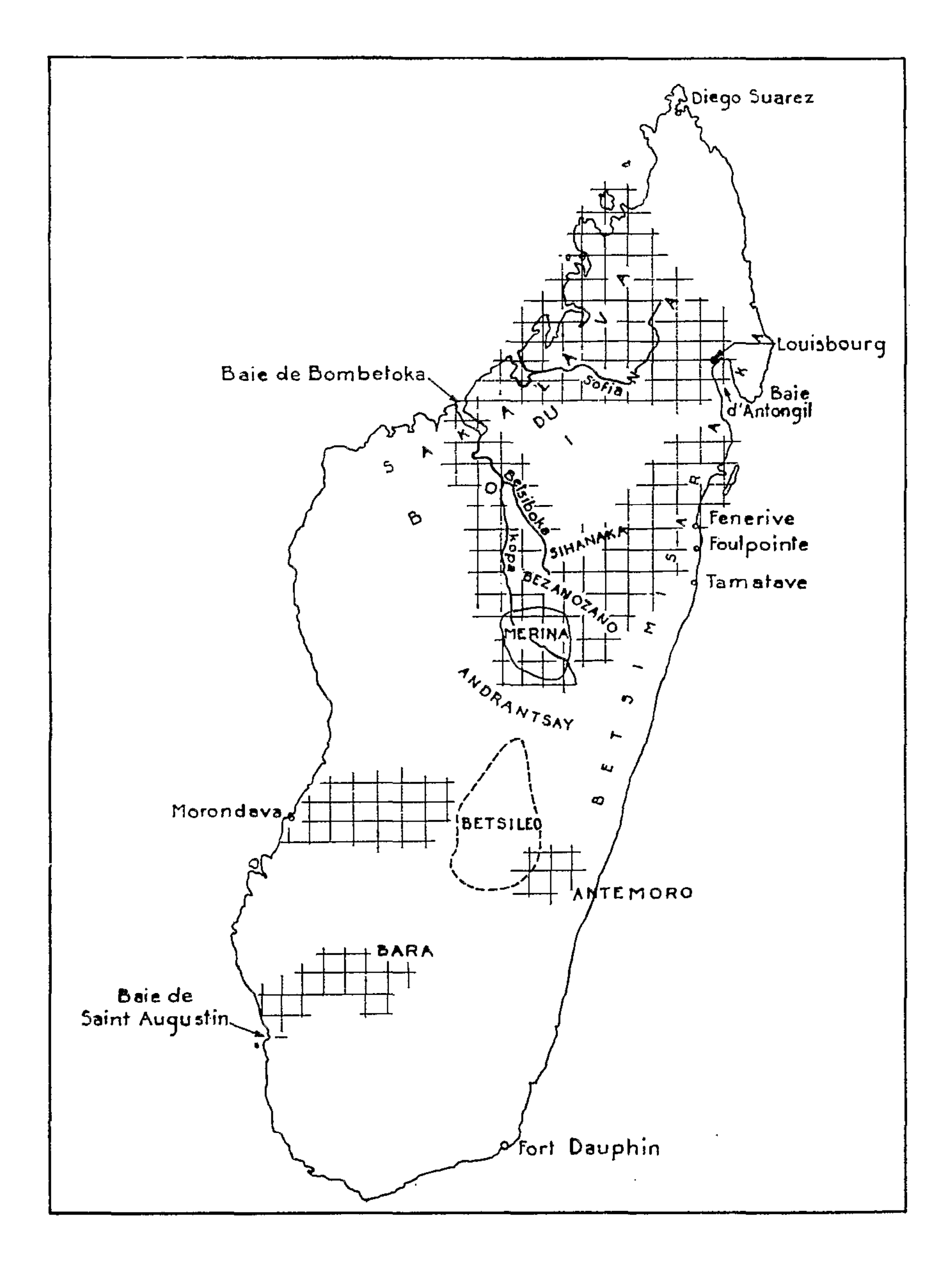
L'étude des échanges « importés » montre le déclin ou la montée de royaumes suivant leur habileté à entrer dans les nouveaux circuits.

Cinq courants principaux ont existé :

— Morondava vers le Betsileo (5).
— Saint-Augustin vers le pays Bara (5).
— Baies du Nord-Ouest vers l'Imerina (6).
— Baies du Nord-Ouest vers Antongil.
— Foulpointe-Tamatave vers l'Imerina.

(1) B. Museum, Add. Mss. 18129, f° 84, *Histoire de Ratsimila-Hoe, roi de Foulpointe et des Bé-tsi-miçaracs*, par MAYEUR, s. d.
GRANDIDIER (A), *Voyages de Mayeur*, *in* Encyclopédie mensuelle d'outre-mer, octobre 1955, p. 415.
(2) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 133.
(3) CALLET, *Histoire des rois* (*Tantaran'ny Andriana*), t. 1, p. 274.
(4) B. Museum, Add. Mss. 18140, f° 21, *Dumas à Glémet*, 31 octobre 1768.
(5) Ces deux courants paraissent avoir été sentis par DUMAINE, *Idée de la côte occidentale de Madagascar*, *in* Annales des voyages..., p. 21, 26 et s. (s. i.).
(6) B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 30, *Voyage dans le sud et dans l'intérieur des terres par Mayeur*, 1777 (publié *in* B. A. M., t. XII, 1re partie, 1913, p. 139, s. i.).
HASTIE, *Journal*, *in* B. A. M., 1903, p. 186 (s. i.).

Les trois premiers furent les plus anciens ; Arabes, Portugais, Anglais, Hollandais les avaient suscités déjà aux XVIe-XVIIe siècles. Au XVIIIe siècle, sans s'effacer, ils passèrent au second plan, au profit des deux autres. Ces derniers nous intéressent.



= Zones des courants commerciaux cités

MERINA = nom de PEUPLE

L'intérieur : carte explicative

A. — LA VOIE BAIES DU NORD-OUEST-ANTONGIL.

Par la Sofia, le chemin était assez facile à suivre. Depuis deux à trois siècles, les Arabes l'empruntaient pour communiquer avec l'est. Au XVIIIe siècle, ils tissèrent un canevas commercial sur toute la partie nord de l'île : « Ils courent le pays et transportent des marchandises de province à province... (1). »

Débarquant les esclaves « cafres » à « Bombétok » notamment, ils les revendaient aux Français à Antongil et parfois même à Foulpointe (2). En 1774, BENYOWSKY reçut l'ordre de « s'aboucher » avec eux, tellement « leurs facteurs » étaient sûrs (3).

Ces virtuoses du commerce n'étaient cependant que tolérés par les rois du Boina. « Le gouvernement ombrageux » et le « despotisme (4) » des Sakalava trouvait sa raison dans la volonté qu'ils avaient de servir eux-mêmes d'intermédiaires entre les deux côtes (5).

MAYEUR, en 1774, ayant à « faire l'ouverture d'un chemin de Louisbourg à la baye de Moringano, pays des Séclaves, et établir des communications à l'ouest de cette grande île par terre », se vit refuser le passage à un moment donné, à Antanguin (6). Le roi local lui répéta les ordres du roi du Boina qui contrôlait tout le nord-ouest de l'île : « Les blancs ne sont jamais venus ici que par eau, il faut que ceux-ci s'en retournent, qu'ils fassent comme les autres, ou qu'ils restent chez eux... Qu'on dise à ces blancs venus de la part du chef des Français, que s'il veut établir une traite chez nous, c'est par mer et non par terre qu'elle doit se faire... Ceux qui viendront autrement seront toujours rejetés... que ce blanc s'en retourne donc sur-le-champ. Je lui pardonne pour cette fois parce qu'il ignorait la coutume. S'il fait la moindre résistance, je le fais sacrifier à l'instant (7). »

En revanche, les Betsimisaraka pouvaient aller à la côte de l'Ouest comme ils l'entendaient (8). Un temps, une union resserra les liens commerciaux des deux côtes. Vers 1720, RATSIMILAHO, principal roi de la côte est, épousa une princesse sakalava. Le discours du père de la mariée, RAMAHARASOUC, pose bien le problème : « Ton pays est riche en riz et en esclaves, les richesses de celui-ci sont les troupeaux ; pratiquons les chemins, établissons des communications ; nous commerçons avec les gens des isles, les Arabes des isles Comores, tu commerces avec les blancs, les deux peuples y gagneront et aussi ceux qui les fréquentent (9). »

Cette voie fut moins utilisée pour les esclaves vers 1790 ; les royaumes sakalava avaient tendance à s'effriter, donc l'insécurité restreignait les échanges ; le roi betsimisaraka ZAKAVOLA

(1) B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 80, *Mémoire sur Madagascar*, vers 1750, anonyme, repris par TELFAIR.
(2) A. D. Caen, P. D. 101, fo 56, *Du commerce en général de la province de Foulpointe*, par MAYEUR, 1er novembre 1807.
(3) B. Museum, Add. Mss. 18128, fo 34, *Voyage de M. Mayeur, interprète du gouvernement dans le nord de Madagascar*, par FROBERVILLE, 1809.
(4) B. Museum, Add. Mss. 18128, fo 35, *Voyage de M. Mayeur, interprète du gouvernement dans le nord de Madagascar*, par FROBERVILLE, 1809.
(5) A. N. Mad. 150[207], *Analyse en bref sur la mémoire de M. le chevalier de La Serre*, s. d.
(6) Ni la baie de Moringano, ni le village d'Antanguin n'ont pu être situés sur la carte. La baie en question doit être proche de la Bombetoka ; Antanguin pourrait se trouver dans la plaine au sud du bas plateau de l'Androna.
(7) B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 39, *Voyage à la côte de l'ouest de Madagascar*, par MAYEUR, 1774 (publié *in* B. A. M., t. X, 1912, p. 49, s. i.).
(8) B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 272, *De la navigation des Madécasses et de la monnaie en usage dans ce pays*, par LEGENTIL, 1762.
(9) B. Museum, Add. Mss. 18129, fo 139, *Histoire de Ratsimila-Hce, roi de Foulpointe et des Bé-tsi-miçaracs*, par MAYEUR, s. d.

avait à se défendre lui-même contre ses sujets ; les Français allaient chercher les « Cafres » à la source, à la côte orientale d'Afrique, tandis que des expéditions betsimisaraka en faisaient de même aux Comores. Enfin, « Ancove » (l'Imerina) envoyait des esclaves par centaines à la côte est.

Tous ces facteurs ont influé, et la voie est-ouest du nord de l'île ne servit plus qu'au commerce local, bœufs principalement, si l'on en croit Barthélemy de FROBERVILLE (1).

B. — LA VOIE FOULPOINTE-TAMATAVE-IMERINA.

C'est en 1775 environ que les textes français signalent que les esclaves « oves » sont amenés à la côte est (2). Ce trafic devait exister épisodiquement depuis plusieurs décennies.

L'*Histoire des rois* est moins précise, elle indique qu'« autrefois, il y avait des marchés désignés par le terme fihaonana (rencontre) et destinés à l'expédition des captifs... (3) ».

On ne saura certainement jamais exactement quand débuta l'arrivée des esclaves merina à la côte est. En revanche, à partir de 1790, les sources deviennent nombreuses. Elles montrent toutes la primauté de l'élément merina par rapport aux autres ethnies.

DUMAINE écrit en 1790 : « La partie d'Hancove (Imerina) est celle de Madagascar qui fournit les plus d'esclaves à nos îles, il est aisé de s'en convaincre en voyant la quantité d'Amboilambs (4) (Merina) qu'on y transporte (5). »

En 1807, ROUX explique au général DECAEN : « Depuis six à sept ans, les Français ont ouvert et pratiqué la voie d'Ancove pour l'extraction des 2 000 noirs environ que Tamatave retire de ce pays chaque année : les hommes faits de ce pays ne sont pas très recherchés à nos îles, mais les jeunes noirs et les jeunes négresses... rendent ce commerce très lucratif (6). » Le traitant RONDEAUX de Tamatave (7), puis plus tard, le naturaliste BOJER (8), le capitaine de corvette GUILLAIN (9), l'enseigne de vaisseau DELAGRANGE (10), notèrent cet afflux massif des esclaves merina à la charnière des deux siècles.

L'*Histoire des rois* ajoute : « Sous le règne d'ANDRIANAMPOINIMERINA, la malédiction la plus cruelle fut : on vous expédiera à Tamatave (11). »

Après avoir prouvé l'existence du trafic, il s'agit maintenant d'en voir les modalités.

Jusqu'en 1800 environ, le commerce se fit par relais.

(1) B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 2 et s., *Note de Froberville*, 1809.
(2) A. N. C_5A_3, pièce 14, *L'établissement de Madagascar*, p. 180, par CHEVILLARD, 1773-1776.
A. N. C_5A_7, pièce 34, *Benyowsky à Bellecombe et Chevreau*, 23 septembre 1776.
(3) CALLET, *Histoire des rois (Tantaran'ny Andriana)*, t. 4, p. 580.
« Autrefois » : c'est-à-dire avant le règne d'ANDRIANAMPOINIMERINA (1787-1810).
(4) « Amboilambs », littéralement : « chiens-sangliers ».
(5) DUMAINE, *Voyage fait au pays d'Ancaye...*, *in* Annales des voyages..., t. XI, p. 181 (s. i.).
Voir aussi : B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 154, *Voyage à la côte de l'ouest, autrement dit pays des Séclaves*, par DUMAINE, janvier 1790.
(6) A. D. Caen, P. D. 102, f° 75, *Roux à Decaen*, 16 octobre 1807.
(7) A. D. Caen, P. D. 101, f° 252, *Rondeaux à Decaen*, 1809.
(8) BOJER, *Mémoire*, *in* B. M., avril-mai 1965, n° 227-228, p. 26 (s. i.).
(9) GUILLAIN, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de la partie occidentale de Madagascar*, p. 42 (s. i.).
(10) A. N. Mad. 150^{237}, *Essai sur la colonisation de Madagascar*, décembre 1853.
(11) CALLET, *Histoire des rois* (*Tantaran'ny Andriana*), t. 4, p. 581.

« La clé du commerce d'Ancove » se trouvait dans les montagnes qui séparaient les Merina des « Bezounzouns » (Bezanozano) et des « Antiasnaks » (Sihanaka) (1). Là, les produits européens et les esclaves étaient échangés entre les diverses tribus.

Puis les Sihanaka et les Bezanozano allaient jusqu'à la côte entre Antongil et Foulpointe pour les uns, entre Foulpointe et Tamatave pour les autres. DUMAINE, en 1790, vit ainsi au bord d'une petite rivière des Bezanozano « qui conduisaient des esclaves à Foulpointe (2) ».

A la côte, ils négociaient directement avec les Français ou bien devaient payer un droit aux tribus « des bords de la mer (3) », parfois même ils pouvaient être rançonnés, voire refoulés (4).

Ainsi les esclaves des Hauts Plateaux changeaient de main deux ou trois fois.

L'effort des Merina fut de supprimer tous ces intermédiaires. Après 1800, ils paraissent y être arrivés. A Tamatave, des « oves commerçants » apparurent pour vendre leurs esclaves (5). Depuis 1790 environ, ANDRIANAMPOINIMERINA avait débordé des frontières traditionnelles de son peuple ; Bezanozano, Sihanaka — entre autres — avaient été soumis (6).

Cette percée commerciale aidée par la force politique explique que Tamatave, débouché maritime le plus proche pour l'Imérina, ait ravi la place de Foulpointe.

Les tribus côtières pouvaient encore exercer des brimades (7), la trouée économique était accomplie ; elle annonçait la conquête de RADAMA Ier en 1817.

Des relais existaient encore, mais ils se trouvaient chez les Merina : ce furent les « tsena » (marchés) réglementés par ANDRIANAMPOINIMERINA (8). Celui de Tananarive « était réputé par le grand nombre d'esclaves pour la vente ». « Ceux qu'on vendaient là se vendaient bien ; on en achetait également..., FANILO... était un marchand d'esclaves bien connu, comme aussi SOAVATSARA, RAINITSIMBARATSY..., RAFANOHARANA et IMBOAMASINA... (9). »

En 1777, MAYEUR avait vu « Tanane arive » : « Le commerce le plus considérable qui s'y fasse est celui des esclaves. Les deux tiers de ceux qui sont vendus à la côte est en proviennent (10). »

Des Malgaches étaient donc emmenés par d'autres pour être exportés vers les Mascareignes ; il s'agit maintenant de percevoir comment ils avaient perdu leur liberté.

De l'esclavage à la traite.

« Ce furent les ordres royaux qui firent tomber en esclavage le plus de gens, tous ceux qui faisaient ce qui est défendu par ces ordres avaient leurs femmes et leurs enfants réduits en esclavage... On s'en procurait par le vol », dit l'*Histoire des rois* (11).

(1) B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 141, *Voyage à Ancaye, pays des Bezounzouns*, par DUMAINE, 1790.
(2) B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 132, *Voyage à Ancaye, pays des Bezounzouns*, par DUMAINE, 1790.
(3) A. N. C_5A_7, pièce 8, *Journal sur les opérations de MM. de Bellecombe et Chevreau, tous deux inspecteur et commissaire pour Sa Majesté à l'isle de Madagascar*, 17 septembre 1776.
(4) A. N. C_5A_2, pièce 35 *bis*, *Poivre au Ministre*, 30 novembre 1767.
(5) A. D. Caen, P. D. 101, f° 252, *Rondeaux à Decaen*, 1809.
(6) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 122-123.
VALETTE, *Études sur le règne de Radama Ier*, p. 7.
(7) A. D. Caen, P. D. 102, f° 112, *Chardenoux à Roux*, 1809.
(8) CALLET, *Histoire des rois* (*Tantaran'ny Andriana*), t. 4, p. 581-629.
(9) CALLET, *Histoire des rois* (*Tantaran'ny Andriana*), t. 4, p. 706.
(10) B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 80, *Voyage dans le sud et dans l'intérieur des terres et particulièrement au pays d'Hancove*, par MAYEUR, 1777. (Publié *in* B. A. M., t. XII, 1re partie, 1913, p. 139, s. i.)
(11) CALLET, *Histoire des rois* (*Tantaran'ny Andriana*), t. 1, p. 593.

La « tradition » ou la naissance (1), l'insolvabilité (2), la trahison, « quelque crime (3) », faisaient devenir « andevo » aussi (4).

DUMAINE raconte d'autres cas, ainsi une « insigne fériponnerie » que les Merina faisaient aux « voyageurs étrangers » : « ... Ils ne les attaquent point... mais ils ont pratiqué en dedans de la porte de leur case une fosse profonde qu'ils ont recouverte de nattes, et une vieille femme mise du complot s'assied en dehors et jugeant la mise de l'étranger qui passe, lui offre du ton de la plus cordiale sincérité de prendre un moment de repos ou des rafraîchissements. S'il accepte, il entre et tombe dans la fosse dont il ne peut sortir... le lendemain il est conduit à un marché et éloigné et vendu (5). »

Cependant, en dépit du texte précédent de l'*Histoire des rois*, « la principale cause de l'augmentation du nombre des esclaves » fut la guerre (6). Les peuples gardaient leurs esclaves dans le cadre de la « grande famille », pour pouvoir en exporter il fallait créer un excédent et ainsi faire la guerre.

Attisée par les traitants, développée par les fusils, elle fut le trait permanent des peuples touchés par les nouveaux circuits commerciaux : « Les Madécasses aiment extrêmement les armes à feu. Ils ont grand besoin de les tenir toujours en état. Il y a aujourd'hui une certaine quantité de fusils dans l'île que les traites d'esclaves et de bœufs leur ont procuré. Cette arme n'a pas rendu leurs guerres plus meutrières. L'objet est rempli quand ils ont fait des esclaves et enlevé des troupeaux (7). »

MARTIN dès 1667 l'avait remarqué pour les Sihanaka qui trafiquaient alors avec les Arabes (8).

Pendant tout le XVIIIe siècle, Merina et Andrantsay, Merina et Bezanozano, Merina et Sihanaka, Bezanozano et Sihanaka, Antemoro et Betsileo plus au sud, ... « Bétalimènes », « Manivoulois » (pour la côte), se firent les uns les autres la guerre (9) où « ils ne songeaient qu'à faire des esclaves aux traitants (10) ».

(1) HASTIE, *Journal, in* B. A. M., 2e trimestre 1903, p. 251 (s. i.).
ANDRÉ, *De l'esclavage à Madagascar*, p. 9 et 21.

(2) DUMAINE, *Voyage fait au pays d'Ancaye..., in* Annales des voyages..., t. XI, p. 191 (s. i.).

(3) A. N. C_5A_9 *bis*, pièce 211, *Mémoire sur les moyens de former un établissement à Madagascar avec économie et avantage*, par le chevalier de SANGLIER, 6 décembre 1786.

(4) Selon GRANDIDIER (A.), in *Les Hova*, p. 115, le nom d'Andevo, en réalité, ne devrait s'appliquer qu'aux descendants des prisonniers de guerre ou aux individus volés dans les razzias : « les Andriana et les Hova réduits en esclavage pour dette ou pour crime ou par suite de la condamnation à mort du chef de famille qui entraînait la vente de la femme et des enfants, se seraient appelés zaza-hova » (petits hova ou hova devenus esclaves).
Voir aussi : CHAPUS, *Quatre-vingts années d'influences européennes en Imerina, in* B. A. M., t. VIII, 1925, p. 34.

(5) B. Museum, Add. Mss. 18128, fo 136, *Voyage à Ancaye, pays des Bozounzouns*, par DUMAINE, 1790.

(6) CALLET, *Histoire des rois* (*Tantaran'ny Andriana*), t. 1, p. 593.

(7) B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 39, *Mémoire sur Madagascar*, vers 1750, anonyme, repris par TELFAIR.

(8) MARTIN, *Mémoire..., in* Gr. Coll., t. IX, p. 566 (s. i.).

(9) A. N. C_5A_2, pièce 35 *bis*, *Poivre au Ministre*, 30 novembre 1767.
A. D. Caen, P. D. 101, fo 57, *Du commerce en général de la province de Foulpointe*, par MAYEUR, 1er novembre 1807.
B. M. Quimper, mst 12 H, fo 53, *Projet d'établissement à Madagascar du sieur Grenier, enseigne des vaisseaux du Roi*, « du temps de M. de LAVAL, chef des traites ».
B. Museum, Add. Mss. 18128, fo 76, *Voyage dans le sud et dans l'intérieur des terres...*, par MAYEUR, 1777. (Publié *in* B. A. M., t. XII, 1re partie, 1913, p. 139, s. i.)
B. Museum, Add. Mss. 18128, fo 107, *Voyage au pays d'Ancove par le pays d'Ancaye, autrement dit des Baizangouzangoux*, par MAYEUR, juillet 1785.
B. Museum, Add. Mss. 18134, fo 130, *Chardenoux au préfet Léger*, 20 août 1807.

(10) A. N. Mad. 150[207], *Essai sur la colonisation de Madagascar*, par DELAGRANGE, décembre 1853.

MAYEUR a très bien décrit ces belliqueuses activités de saison sèche, entre les travaux agricoles, ainsi la guerre épisodique entre le roi de Tananarive et celui d'Alasora en 1785 : « Les armées rivales divisées en un certain nombre de groupes marchaient à la rencontre l'une de l'autre. Lorsqu'elles étaient tout près, quelques soldats s'avançaient, tiraient leur coup de fusil, et revenaient se mettre à l'abri de leurs groupes respectifs. Pendant qu'ils rechargeaient leurs armes, d'autres se livraient à la même manœuvre qui se répétait indéfiniment jusqu'à ce qu'une des deux armées se retirât à cause de son infériorité numérique ou des pertes qu'elle avait éprouvées... (1). »

De même l'officier de marine BARRY : « ... Les braves des deux partis viennent se défier avec de grands cris, se tirent de loin des coups de fusil, presque toujours inutiles, soit par l'éloignement, soit par leur maladresse. Lorsque les deux camps sont à portée de la voix..., on se fait des reproches, on s'accuse de mauvaise foi, on se dit des injures, et toujours des coups de fusils perdus... Enfin le camp le plus mal approvisionné, le plus mal discipliné, le plus mal commandé abandonne la partie, on se disperse sans ordre... C'est le moment de la victoire, les vainqueurs tombent sur les fuyards, font esclaves tout ce qu'ils trouvent... ensuite ils reviennent triomphant, emmenant avec eux leurs esclaves pour les vendre aux Européens ou pour les employer à leur service. Ainsi finit la guerre, sans une goutte de sang répandue (2). »

La guerre alimentait la traite.

La traite alimentait la guerre...

Cycle sans fin qui modifia toutefois à partir de 1790 les rapports de force.

ANDRIANAMPOINIMERINA ne fit plus la guerre uniquement pour razzier des esclaves mais pour étendre sa domination (3).

L'Imerina, dernière région touchée par la traite française, non dépeuplée à l'inverse des cantons côtiers, avait triomphé des luttes intestines et était préparée à prendre son essor... (4).

L'ère des royaumes avait succédé à celle des clans. La traite avait désorganisé la vie politique de la côte est, tandis qu'elle avait renforcé les structures royales de l'Imerina.

Cette mutation au cours du siècle montre bien pourquoi il y eut un glissement vers le sud des postes de traite : Antongil au début, alimenté par la puissance des Sakalava ; Foulpointe, reposant sur l'arrière-pays Sihanaka et Bezanozano ; Tamatave enfin, débouché des Merina.

En conclusion, notons que les « bons mouillages » et l'« intérieur » formèrent un tout. Ainsi Fort-Dauphin ne donna jamais beaucoup d'esclaves, ainsi Diégo-Suarez à la rade magnifique ne fut même pas fréquenté (5) parce que son arrière-pays était désolé (entre la montagne d'Ambre, le massif de l'Ankarana et la chaîne de l'Andrafiamena).

(1) Cité *in* VALETTE, *Études sur le règne de Radama Ier*, p. 15.
(2) BARRY, *Lettre à M. G*** de l'Académie royale des sciences*, p. 16-17 (s. i.).
(3) DESCHAMPS, *Histoire de Madagascar*, p. 122-123.
(4) DANDOUAU et CHAPUS, *Histoire des populations de Madagascar*, p. 153-156.
(5) APRÈS de MANNEVILETTE, *Le Neptune Oriental...*, carte 12.2. (s. i.).

CHAPITRE II

LA CÔTE ORIENTALE D'AFRIQUE

La côte d'Afrique est moins bien connue, car le commerce y était pratiquement libre : les négociants ont laissé peu de traces...

Outre les archives, les ouvrages d'historiens anglophones ont servi ; en revanche, nous n'avons pas pu nous procurer de travaux portugais et nos demandes de renseignements aux Archives de Lourenço Marques sont restées sans réponses.

Aussi ce chapitre est-il moins précis que le précédent.

PRÉSENTATION

Dès la création de la Compagnie des Indes orientales, les directeurs s'intéressèrent à « la côte de Mozambique, et villes de Soffala, Quiloa et autres (1) ». On ne savait pas très bien où étaient les mouillages ; on confondait comptoirs portugais et comptoirs arabes, mais on avait entendu parler d'« un commerce considérable d'or et autres choses précieuses (2) »... Faute de moyens, aucune expédition n'y fut envoyée.

Au début du XVIIIe siècle, la côte orientale d'Afrique commença d'être appréciée pour ses esclaves ; une quarantaine de cette zone avait déjà été débarquée à Bourbon. Le gouverneur PARAT écrivait en 1710 : « Il n'y a que les esclaves de la côte de Mozambique qui conviennent, ils sont bien faits, forts, laborieux, obéissants et sans envie de déserter (3). »

A quoi correspondait cette côte ?

A partir du VIIIe siècle, les Arabes y avaient fondé des comptoirs (4). Aux XIVe et XVe siècles, aux dires de IBN BATTOUTA et des voyageurs chinois, ces villes arabes avaient été prospères (5). Au XVIe siècle, les Portugais désorganisèrent ce commerce ; ils s'emparèrent même de certaines villes, Quiloa (Kilwa), Zanzibar, Malindi, Pate, Mombasa, et pendant un temps de l'île de Socotra

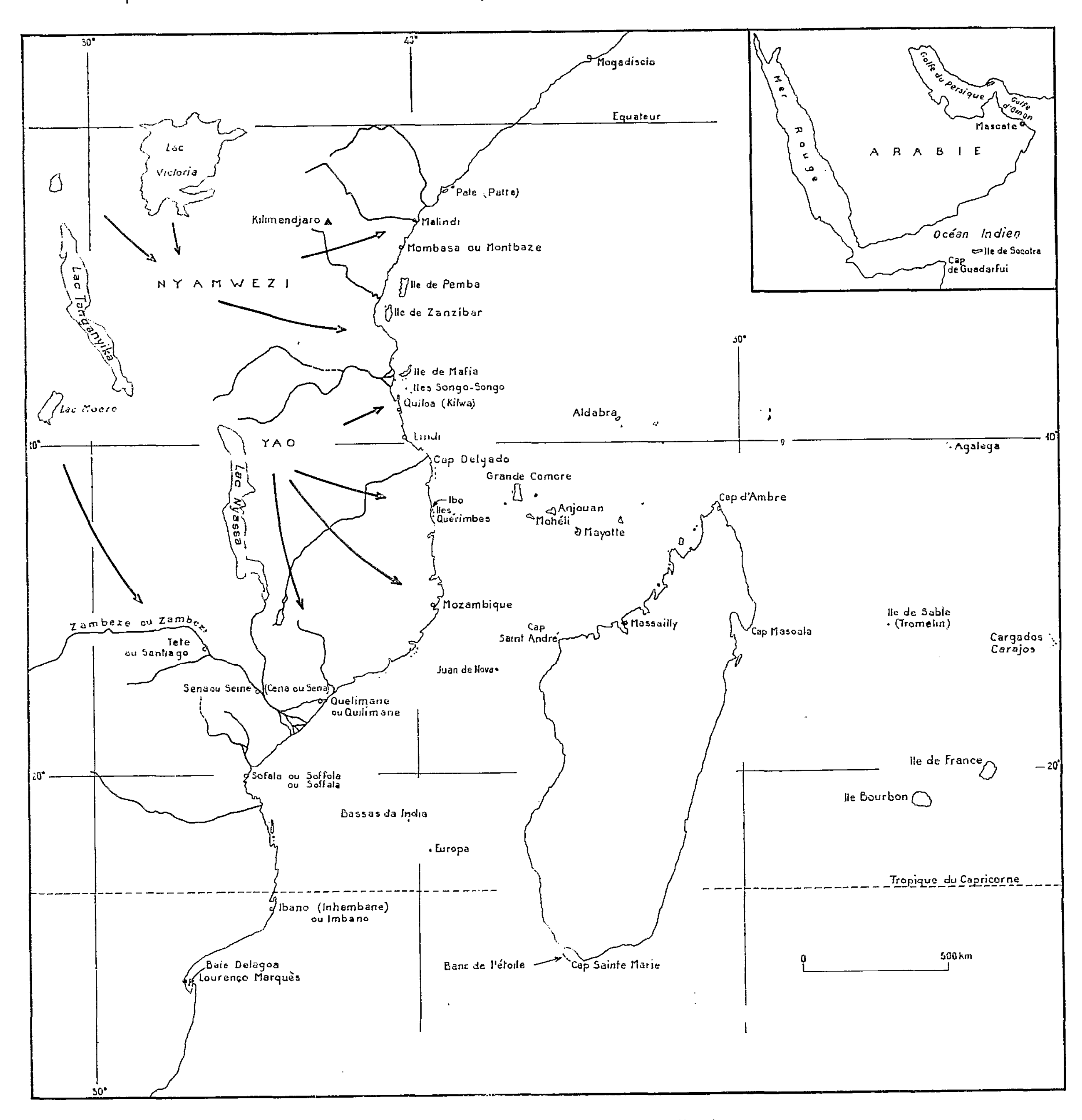
(1) A. N. C_5A_1, pièce 9, *Extrait du règlement de la Compagnie établie en France pour le commerce de l'isle de Saint-Laurent, dite de Madagascar, du 27 octobre 1664.*

(2) A. N. O. I. 16^{71}, *Mémoire... sur la côte de Zenguebar...*, anonyme, s. d.

(3) A. N. C_33, *Mémoire sur l'isle de Bourbon*, par PARAT, 31 octobre 1710.

(4) GARLAKE, *The early islamic architecture of the East African coast*, p. 12.

(5) SUTTON, *The East African coast*, p. 11-20.



La côte orientale d'Afrique : carte explicative

qui commande l'entrée du golfe d'Aden (1). Les comptoirs de Mozambique et de Sofala étaient les points principaux de cette « Contra Costa » portugaise (2).

Au XVIIe siècle, des raids venus de Turquie et d'Arabie (Oman surtout), se conjuguant avec des révoltes locales, avaient restreint la domination portugaise. La chute du Fort Jesus de Mombasa en 1698 avait marqué la fin de la « suzeraineté » portugaise au nord du cap Delgado (3).

Au XVIIIe siècle, les Français allèrent d'abord au sud du cap Delgado, chez les Portugais ; puis ils tentèrent leur chance chez les Arabes.

Pendant ce siècle, la situation politique de cette côte fut toujours trouble ; les Portugais aidaient encore les gouverneurs arabes locaux dans leurs luttes contre leurs suzerains d'Oman (4). Les traitants des Mascareignes profitèrent ou pâtirent de cette situation : à la côte d'Afrique, ils étaient des étrangers et devaient composer avec tous.

LES VELLÉITÉS DE LA COMPAGNIE (1665-1734)

Pendant plusieurs décennies, les gouverneurs de Bourbon essayèrent de nouer des relations commerciales avec cette côte africaine. REGNAULT, VAUBOULON, PARAT demandèrent à la direction parisienne les autorisations nécessaires ; celle-ci les leur donna, mais leur suggéra de construire eux-mêmes les bateaux nécessaires (5). L'entreprise pouvait paraître hasardeuse car il était à craindre que les Portugais ne traitassent « en interlopes » les premiers bâtiments qui tenteraient l'aventure. Les moyens n'existant pas, l'île se borna à recevoir les navires lusitaniens qui relâchaient parfois. Ces derniers vendaient des esclaves malgré les menaces de la Compagnie envers les colons : « Il a été ordonné à tous ceux des habitants du quartier de Saint-Paul qui ont acheté des noirs des Portugais et qui n'en ont point encore fait leur déclaration, de nous les avoir déclarés à peine aux contrevenants de 50 livres d'amende ou de confiscation au profit de la Compagnie (6). »

En 1721, le hasard ouvrit le commerce. En avril, deux bateaux pirates enlevaient un vaisseau portugais que le mauvais temps avait contraint de relâcher en rade de Saint-Denis. Celui-ci ramenait à Lisbonne le vice-roi de Goa. Accueilli par le gouverneur BEAUVOLLIER de COURCHANT, le comte d'ERICEIRA promit « qu'il écrirait à cette colonie (Mozambique) pour faciliter toutes choses, nous assurant que nous y trouverions des noirs en quantité et à bon compte avec des vivres nécessaires pour leur traversée (7) », en échange de son passage en Europe sur un navire de la Compagnie.

Munis de la recommandation, deux bateaux, la *Duchesse de Noailles* et l'*Indien*, allèrent à

(1) INGHAM, *A history of East Africa*, p. 15-16.
(2) TOUSSAINT, *Histoire de l'océan Indien*, p. 106.
(3) SUTTON, *The East African coast*, p. 25.
« Overlordship », que nous traduisons par suzeraineté.
WELCH, *Portuguese and Dutch in South Africa*, chap. XIV, The three years siege of Mombasa, p. 276-294.
(4) INGHAM, *A history of East Africa*, p. 17-18.
(5) PARAT, *Mémoires...*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 71 (s. i.).
(6) A. N. $F_3$208, *Code historique de l'île Bourbon.*
Des esclaves ne semblent pas être arrivés aux Mascareignes par l'intermédiaire des Arabes. Au début du XVIIIe siècle, la côte orientale d'Afrique n'est représentée que par les Portugais.
(7) A. D. Réunion, Co 1365, *Délibération du Conseil provincial*, 24 mai 1731.

Mozambique. L'un fut capturé par les forbans à la côte malgache (1) ; l'autre ramena en décembre quelques esclaves, mais ils avaient été achetés 180 livres et ne purent être vendus que 220 livres (2).

A Paris, les directeurs n'apprécièrent pas cet échec, « le commerce de Mozambique ne convient nullement à la Compagnie (3) », mais exhortés par les administrateurs de l'île (4), de guerre lasse, ils donnèrent leur autorisation (5). En 1729, les directeurs écrivaient : « Vous pouvez profiter du séjour de la *Méduze* à l'isle Bourbon pour envoyer la *Diane* tenter une traite à Soffala et le long de la coste, vous y pouvez joindre le vaisseau l'*Alcyon*, au cas que vous jugiez convenable d'employer ce petit bastiment qui peut être d'une très grande utilité au premier, puisqu'il s'agit d'attaquer une coste et de sonder des mouillages et des rivières que l'on ne connaît pas trop (6). »

Cette déclaration d'intention n'aboutit qu'en 1733 par l'envoi effectif de la (nouvelle) *Vierge de Grâce* au comptoir de Mozambique. Il s'était passé douze ans avant que la Compagnie ne tentât une autre « ouverture de quelque commerce utile de Soffala (7) » !

Arrivée à Mozambique le 11 août, la *Vierge de Grâce* en repartit le 14 septembre avec 368 esclaves. Le chargé de la traite — le « subrécargue » — présentait Mozambique dans son journal. Pour la première fois, Bourbon avait un rapport sur les possessions portugaises : « Les Portugais ont quatre comptoirs sur cette côte d'Afrique, à Soffala, à Imbano (ou Inhambane), Seine (Cena), à Mozambic où ils ont des forteresses. Ils retirent aujourd'hui peu d'or de Soffala, les noirs qui le portent étant en guerre avec ceux qui occupent les mines ; mais en revanche, ils retirent beaucoup de morfil et des esclaves. D'Imbano et de Seine, ils ont de l'or, des esclaves et du morfil... (8). »

147 « Cafres » (9) seulement débarquèrent à Bourbon ; « cette entreprise aurait été un très heureux succès si il n'était pas mort un si grand nombre de noirs pendant la traversée (10) ».

Les directeurs n'apprécièrent pas plus ce deuxième essai. En 1736, ils écrivaient encore : « La Compagnie reconnaît que les noirs de Mozambique conviennent mieux dans l'île parce qu'ils sont moins sujets au marronnage, mais affirme qu'il ne faut pas beaucoup y compter à cause de la difficulté qu'il y a à en faire la traite (11). »

Cependant, La Bourdonnais avait pris la direction des îles depuis 1735 ; les atermoiements parisiens allaient être oubliés.

L'ACTION DE LA BOURDONNAIS (1735-1746)

En 1733, déjà, de retour des Indes via Bourbon, il avait écrit un mémoire sur cette « coste de Sophola » : « Les Portugais possèdent ce qu'il y a de meilleur qu'ils voudraient conserver, mais

(1) A. N. $C_3 5$, *Dumas au Ministre*, 20 décembre 1730.
(2) A. D. Réunion, C° 20, *Les directeurs à Desforges-Boucher*, 9 novembre 1723.
(3) A. N. $C_3 4$, *Beauvollier de Courchant aux directeurs*, 7 septembre 1723.
(4) Corr., t. 1, p. 11, *Les directeurs au Conseil supérieur*, 10 décembre 1725 (s. i.).
(5) Corr., t. 1, p. 30, *Les directeurs au Conseil supérieur*, 31 décembre 1727 (s. i.).
(6) Corr., t. 1, p. 84, *Les directeurs au Conseil supérieur*, 5 septembre 1729 (s. i.).
(7) Corr., t. 2, p. 140, *Le Conseil supérieur à la Compagnie*, 20 décembre 1733 (s. i.).
(8) A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal*, par Dejean, 14 décembre 1733 (publié par Lougnon, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 329, s. i.).
(9) Le terme de « caffre » ou « cafre » avait une acception très large. Il englobait toutes les peuplades d'Afrique que l'Islam n'avait pas gagnées à sa cause (Kafir = infidèle) et en particulier tous les noirs de la côte orientale.
(10) Corr., t. 2, p. 146 et s., *Le Conseil supérieur à la Compagnie*, 20 décembre 1733 (s. i.).
(11) A. N. $F_3 205$, *Code historique des îles de France et de Bourbon.*

je ne sais s'ils le pourront parce que cette nation est si tombée dans l'Inde qu'elle est à la veille d'une ruine totale. Ainsy, c'est où il y a plus à profiter. » Il fallait d'abord s'établir à Madagascar « du côté de Mozambique avec quelque solidité » pour, dans un deuxième temps, fonder un comptoir sur le continent africain (1).

Il ne put réaliser ce programme, malgré une prise de contact avec le roi de Masailly... (2). En revanche, il organisa le trafic côte d'Afrique-Mascareignes ; l'importation servile systématique commença sous son gouvernement.

Dès 1736, la *Légère* et le *Jupiter* traitèrent à Mozambique avec succès. Le rapport de VIGOUREUX, capitaine de la *Légère*, décrivait enfin les mouillages, indiquait les productions et notait la présence des Arabes plus au nord (3).

La côte d'Afrique n'était plus inconnue. Plusieurs centaines d'esclaves arrivèrent alors par an (4) ; selon l'envieux Conseil supérieur de Pondichéry, les Mascareignes organisaient jusqu'à deux expéditions, toujours par an (5).

La vieille amitié qui liait LA BOURDONNAIS à Nicolau TOLENTINO de ALMEIDA, alors gouverneur de Mozambique, aida beaucoup au « développement révolutionnaire » de la traite (6). Ainsi en 1744, quand BRUN de LA FRANQUERIE, capitaine du *Jupiter*, après avoir traité plusieurs centaines d'esclaves à Mozambique, eut son navire échoué par un coup de vent, les Portugais l'aidèrent à sortir de cette mauvaise posture (7) ; ils auraient pu confisquer la cargaison et même le navire car, vis-à-vis de Lisbonne, les Français venaient là en fraude.

UNE MUTATION MAL DISCERNABLE (1747-1768)

LA BOURDONNAIS une fois parti, il semblerait que le trafic se soit pratiquement arrêté pendant plusieurs années. La reprise se situerait après 1750 (8).

Les rapports s'aigrirent : on le vit bien en janvier 1750 quand un vaisseau portugais de passage à Bourbon, pour réparation, « trouva le secret de faire débarquer tous ses esclaves et de les vendre à divers particuliers malgré les précautions... prises pour éviter cette fraude (9) ». Pourquoi cette suspicion : le roi du Portugal faisait prendre de plus en plus les noirs de Mozambique « pour les porter au Brésil (10) ». Il interdisait donc le commerce des esclaves sur les vaisseaux étrangers.

(1) A. N. $C_2$25, *La Bourdonnais à M. de Moras, commissaire du Roi auprès de la Compagnie : De la coste d'Afrique ou de Sophola*, 1733.
(2) A. N. $C_4$4, *Instructions pour M. de Saint-Martin*, par LA BOURDONNAIS, 1740.
(3) A. N. $C_4$2, *Rapport du sieur Vigoureux, capitaine de la* Légère, 22 novembre 1736 (publié par LOUGNON *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 390, s. i.).
(4) ALPERS, *The east African slave trade*, p. 6.
(5) Corr. du Conseil supérieur de Pondichéry, t. 4, 1er trimestre 1940, p. 54-55 et 107 (s. i.). Corroboré par A. Lorient, 1 P 240 a, l. 2, p. 22. — 1 P 271 b, l. 13, p. 2. — 1 P 271 b, l. 13, p. 3.
(6) ALPERS, *The east African slave trade*, p. 6 (« revolutionnary development »).
(7) *Premières relations des îles avec la côte orientale d'Afrique*, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 397 (s. i.).
(8) B. N. N. A. F., n° 9341, f° 211, *Les directeurs à David*, 10 septembre 1752.
A. Toulon, 997 3 A, *Bouvet à la Compagnie*, 31 août 1753.
Corr., t. 5, p. XXXVI (s. i.).
(9) A. N. $C_3$9, *Le Conseil supérieur de Bourbon à la Compagnie*, 15 février 1750.
(10) A. N. $C_3$10, *Le Conseil supérieur de Bourbon à la Compagnie*, 12 avril 1754 et MAC GALL THEAL, *History of Africa south of the Zambezi*, vol. 1, p. 458. Plusieurs décrets (les alvaras) entre 1749 et 1755 essayèrent d'arrêter le trafic interlope des étrangers.

Heureusement on pouvait toujours corrompre les représentants de l'autorité royale (1). Il ne fallait pas traiter dans les moments où les commissaires envoyés de Goa étaient là « pour empêcher le commerce étranger », alors on n'avait pas « les espérances qu'on espérait... (2) ». Comme le rappelle POIVRE en 1768, la plupart du temps, les gouverneurs des comptoirs portugais « fermaient les yeux (3) ».

Là, comme ailleurs, les particuliers suppléèrent à la carence de la Compagnie et introduisirent en fraude les « Cafres » aux Mascareignes.

Le rapport entre arrivées de Madagascar et de la côte d'Afrique semble, dans les dernières années du monopole de la Compagnie, changer au profit de cette dernière (4).

Dans le même temps, Sofala et Mozambique paraissent délaissés au profit des îles Quérimbes (5), tandis que les comptoirs arabes sont désormais fréquentés (6).

LA PRÉPONDÉRANCE DE LA CÔTE ORIENTALE (1769-1810)

La liberté de commerce accordée aux armateurs des Mascareignes augmenta encore les arrivées de la côte africaine. A partir de 1770, en moyenne, le nombre des « Cafres » débarqués fut au moins cinq fois supérieur à celui des Malgaches (7).

Le trafic allait connaître un développement sans précédent. Vaisseaux royaux, navires privés y allèrent. L'armement métropolitain y participa aussi (8).

Nous traiterons à part les deux régions : d'abord les possessions portugaises, puis les comptoirs arabes, le commerce y étant différent.

1. — Chez les Portugais.

Les Portugais contrôlaient toujours la côte entre la baie Delagoa et le cap Delgado. Leurs possessions formaient la capitainerie générale de Mozambique. Elles étaient divisées en sept gouvernements : « Bahia de Lorenzo-Marquez dont le chef-lieu est sur la baie Delagoa ; Inhambane, dont le chef-lieu est à l'embouchure de ce fleuve ; Sofala, qui comprend la côte des pays de Sofala et de Sabra et dont le chef-lieu est Sofala, à l'embouchure de cette rivière ; Rio de Sena, dont le chef-lieu est Tete ou Santiago ; Quilimane qui a pour chef-lieu Saint-Martin ; Quérimbe ou Cabo Delgado qui a pour chef-lieu Ibo ; et la capitale Mozambique (9). »

(1) MAC CALL THEAL, *History of Africa south of the Zambezi*, vol. 1, p. 457.
(2) A. N. C47, *Le Conseil supérieur de l'île de France aux directeurs*, 20 février 1753.
(3) A. Brest, M 90, pièce 74, *Poivre au Ministre*, 18 décembre 1768.
(4) HAIGHT, *European powers and South East Africa*, p. 87.
MAC CALL THEAL, *History of Africa south of the Zambezi*, vol. 1, p. 457.
(5) ALPERS, *The east African slave trade*, p. 6.
(6) HAIGHT, *European powers and South East Africa*, p. 105-108. Elle s'appuie sur des archives conservées à Lisbonne (Arquivo Historico Ultramarino).
(7) NOËL, *L'esclavage à l'île de France pendant l'occupation française*, p. 32-37.
TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 450 et 453.
(8) A. Maurice, HB 1, pièce 52, *Dumaine à Motais de Narbonne*, 11 novembre 1787.
DERMIGNY, *Cargaisons indiennes...*, vol. 1, p. 96-97.
RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VI, p. 598 et s.
Les navires venant de Métropole touchaient d'abord l'île de France, allaient à Mozambique, et pour la plupart portaient les esclaves aux Antilles.
(9) MONTEMONT, *Voyage dans les cinq parties du monde*, t. 4, p. 402 (s. i.).

Dans chaque chef-lieu, il y avait (ou il aurait dû y avoir) un gouverneur, un feydor (receveur des douanes), un ouvidor (auditeur des comptes), un official de la guardia (commandant des troupes) et de nombreux ecclésiastiques : jésuites, pères de Saint-Jean-de-Dieu, pères de Saint-Dominique et curés de paroisse (1). En outre, à Mozambique, résidait le capitaine général (2).

Les administrateurs des Mascareignes essayèrent à plusieurs reprises de passer des traités ou des contrats avec les Portugais Ce fut le cas pour POIVRE en 1768 (3), DESROCHES en 1771 (4), COSSIGNY en 1773 (5), BELLECOMBE en 1779 (6), DECAEN en 1804 et 1805 (7). Aucun d'entre eux ne réussit. La traite fut toujours « interlope » en théorie.

Dans les faits, en revanche, elle fut largement tolérée (8). Ce commerce « bien précaire » comme dit un « négociant et armateur » de l'île de France (9) eut tout de même quelque succès : selon les statistiques officielles, plus de 1 000 esclaves furent exportés chaque année par les Français pendant les années 1770 et en ajoutant les navires fraudeurs (leurs capitaines ne payaient pas les taxes), ce chiffre devrait être porté à 1 500 (10). ALPERS, sans donner de chiffre, note que dans les décennies 1780 et 1790, le commerce fut encore plus actif (11).

Pendant la prohibition de la traite (1794-1802), il en partit encore plusieurs centaines par an (12). Plus tard, par l'action de DECAEN, il semble que le trafic ait repris son rythme antérieur (13), mais les Américains, les Scandinaves, les Hollandais et les Espagnols concurrençaient les Français et faisaient monter les prix (14) et, à partir de 1807, les Anglais pourchassèrent les négriers (15).

Quels furent les comptoirs fréquentés ?

En premier lieu venaient Mozambique et Sofala (16). Cependant, Ibo, dans les îles Quérimbes,

(1) A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal tenu par le sieur Dejean...*, 14 décembre 1733 (publié par LOUGNON, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 329, s. i.).
GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 88 (s. i.).
(2) B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 51, *Mémoire sur la côte orientale d'Afrique*, par COSSIGNY, 1780.
(3) A. N. C_5A_2, pièce 51, *Poivre au Ministre*, 16 juin 1768.
(4) A. D. Quimper, E 238_2, *Desroches au Ministre*, 1er avril 1771.
(5) A. N. C_5A_3, pièce 87, *Mémoire de Cossigny*, 1er janvier 1773.
(6) A. N. $C_3$18, *Réflexions et observations de la part de M. de Bellecombe*, 1779.
(7) A. D. Caen, P. D. 76, fo 77, *Decaen au Gouverneur de Mozambique*, 1er germinal an XIII (1805).
(8) A. N. B 201, *Le Ministre à Desroches*, 6 août 1769.
A. D. Caen, P. D. 95, fo 179, *Notes et observations sur le commerce de Mozambique*, par DECAEN, 1807.
HAIGHT, *European powers and South East Africa*, p. 86.
(9) A. D. Caen, P. D. 96, fo 1, *Mémoire du sieur Nicolas Comarmond...*, 1787.
(10) ALPERS, *The east African slave trade*, p. 6.
(11) ALPERS, *The east African slave trade*, p. 7.
(12) TELFAIR, *Some account of the State of slavery at Mauritius*, p. 230-261 (s. i.).
(13) TOMBE, *Voyage aux Indes Orientales*, p. 89 (s. i.).
(14) A. D. Caen, P. D. 76, fo 77, *Decaen au Gouverneur de Mozambique*, 1er germinal an XIII (1805).
(15) A. D. Caen, P. D. 95, fo 180, *Notes et observations sur le commerce de Mozambique*, 1807.
(16) A. D. Caen, P. D. 44, fo 238, *Mémoire ou idées succinctes du commerce... à l'île de France...*, 1792.
A. D. Caen, P. D. 76, fo 77, *Decaen au Gouverneur de Mozambique*, 1er germinal an XIII (1805).
A. D. Caen, P. D. 95, fo 216, *Mémoire du chevalier Saulnier de Mondevit*, vers 1795.
A. Brest, M 89, pièce 67, *Poivre au Ministre*, 30 octobre 1767.
B. M. Quimper, mst 12 A II, *Réunion de toutes les pièces que j'ai remises à M. Le Noir, tome second*, par DESROCHES, 1769-1772.
B. Museum, Add. Mst 18126, fo 51 et s., *Mémoire sur la côte orientale d'Afrique*, par COSSIGNY, 1780.

recevait beaucoup les Français, car, selon ALPERS, ce port avait l'avantage d'être loin de l'autorité du capitaine général (1).

D'autres points voyaient les Français : « Yanbanne » (Imbano) (2), « devant la rivière de Sena » (embouchure du Zambèze) (3), « baie de Fernand Valoze (4) », Quelimane et en général des embouchures des fleuves... (5).

Durant cette période, les comptoirs portugais étaient en complète décadence et d'une « crasse terrifiante » selon l'expression de GRAHAM. Sans le trafic servile et ses avantages occultes, peu d'administrateurs lusitaniens se seraient attardés. La ville de Mozambique était le symbole de ce déclin : il y avait peu de magasins ; le marché était une aire de boue séchée ; des femmes accroupies ou couchées y attendaient l'éventuel client ; des régimes de bananes jonchaient le sol... ; dans le port, les bateaux français au côté des barques portugaises attendaient de charger le fret humain... (6).

A Ibo, la décrépitude était la même ; en 1802, GARNERAY remarqua « un amas de cabanes obscures, privées d'air, ayant de mauvais jardins mal entretenus et dispersés çà et là sans ordre... Une maison délabrée à un étage, une vraie masure, représentait le palais du gouverneur ; enfin, derniers vestiges de la grandeur et de la puissance portugaise, un fortin en ruines et une chapelle qui n'existait pour ainsi dire plus, résumaient tous les monuments de cette ville remarquable... (7). »

Certains capitaines ne passaient pas par l'intermédiaire des Portugais ; ils traitaient directement avec les « indigènes » dans des endroits connus d'eux seuls (8).

Les autres productions de la colonie de Mozambique, le « morphil » (morfil) par exemple, ne semblent pas avoir beaucoup intéressé les Français (9).

A la suite des historiens anglophones, on peut affirmer que les Mascareignes furent les principales responsables du trafic servile dans cette possession portugaise (10).

2. — Chez les Arabes.

Au nord du cap Delgado jusqu'au golfe d'Aden, s'étendait « la côte de Zenguebar (11) ». Elle était sous la domination des sultans de Mascate (12). Cette suzeraineté était surtout formelle :

(1) ALPERS, *The east African slave trade*, p. 6.
Voir aussi : BOXER, *The Querimba islands in 1744*, *in* Océan Indien et Méditerranée, p. 344.

(2) A. Maurice, NA 23/9/3, *Affrètement de l'*Aimable Victoire, 1776.

(3) A. Lorient, 2 P 104 79, *Extrait des minuttes du greffe et de la juridiction royale de l'île de France et d'Amirauté*, 10 août 1782.

(4) A. Brest, M 91, pièce 12, *Poivre au Ministre*, 1er avril 1769.
Cette baie n'a pas pu être déterminée sur la carte.

(5) FREEMAN-GRENVILLE, *The east African coast*, p. 192. Citation du manuscrit de CRASSONS de MEDEUIL, 1784-1785.

(6) GRAHAM, *Great Britain in the Indian Ocean*, p. 110.

(7) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 87 (s. i.).

(8) A. D. Caen, P. D. 95, fo 228, *Mémoire... du chevalier Saulnier de Mondevit.*

(9) A. D. Caen, P. D. 95, fo 179, *Notes et observations sur le commerce de Mozambique*, par DECAEN, 1807.

(10) Historiens anglophones, c'est-à-dire : ALPERS, FREEMAN-GRENVILLE, GRAHAM, GRAY, Mme HAIGHT...

(11) A. D. Caen, P. D. 44, fo 238, *Mémoire ou idées succinctes du commerce... à l'île de France...*, paragraphe « Traite des Noirs », anonyme, 1792.
B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 51, *Mémoire sur la côte orientale d'Afrique*, par COSSIGNY, 1780.
LAMBERT, *Histoire générale...*, t. XIII, p. 171 (s. i.).
Du cap Delgado à l'île de Pate, d'APRÈS de MANNEVILETTE l'appelle côte de Zanzibar ; voir le *Neptune Oriental*, carte 12 d.

(12) Mascate, port sur le golfe d'Oman. En anglais : Muscat.

dans les années 1770, le sultan de Quiloa se considérait comme indépendant (1), l'île de Mafia s'était révoltée (2), Mombasa rejetait la tutelle « omani (2) »... Mascate ne pouvait exercer qu'un faible contrôle par la distance qui le séparait de cette côte (près de 5 000 km).

A Zanzibar, en 1804, « j'ai vu des Français arriver avec un ordre du sultan auprès du gouvernement de cette isle, pour les laisser commercer librement ; leur réussite ne fut pas heureuse par les contrariétés qui leur furent suscitées et tout m'a prouvé que les ordres du prince ne seraient pas exécutés à Zanzibar qu'autant que notre gouvernement protégera d'une manière imposante notre commerce dans cette partie », écrit un nommé DALLONS à DECAEN (3).

« Tantôt tolérés, tantôt contrariés (4) », les traitants, en effet, n'étaient jamais sûrs de pouvoir commercer (5).

Les premiers contacts des Français auprès des comptoirs arabes paraissent dater de la décennie 1750 (6). En fait, le trafic systématique commença après la fin du monopole de la Compagnie des Indes : les négociants des Mascareignes se rendaient alors indifféremment chez les Portugais et chez les Arabes (7).

Vers 1785-1790, le trafic de la côte de Zenguebar augmenta aux dépens de celui de Mozambique, car les esclaves y étaient moins chers et l'avitaillement plus abondant (8).

Du sud vers le nord, les comptoirs qui vendirent des esclaves aux Français furent : Lindi, « Quiloa » (Kilwa), Mafia, Zanzibar, Pemba, « Montbaze » (Mombasa), Malindi, « Pate » (Patta) et Mogadiscio (9).

Certains étaient rarement visités, ainsi Mogadiscio et Pate (10) ; d'autres virent leur commerce entravé par des luttes locales ; tel fut le cas de Mombasa, Pemba, Malindi, Mafia (11). En définitive, les négociants des Mascareignes fréquentèrent essentiellement les îles de Quiloa et de Zanzibar.

(1) OLIVER et MATHEW, *History of East Africa*, p. 157.
(2) INGHAM, *A history of East Africa*, p. 18.
(3) A. Maurice, GA 77/2, *Mémoire de Dallons au Capitaine général*, 5 fructidor an XII (1804).
(4) A. D. Caen, P. D. 96, f° 1, *Mémoire du sieur Nicolas Comarmond...*, 1787.
(5) Exemple à Zanzibar : A. Maurice, OC 71, pièce 18, *Papiers de la flûte du Roi les* Bons Amis, par DELOURME, 18 mars 1780.
(6) FREEMAN-GRENVILLE, *The east African coast*, p. 192. Citation du manuscrit de CRASSONS de MEDEUIL, 1784-1785. CRASSONS aurait « marchandé des noirs et des provisions en 1754 » aux îles Songo-Songo.
(7) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 241-273.
Les statistiques données par A. TOUSSAINT font apparaître une majorité pour « Mozambique » et pour Quiloa-Zanzibar.
Elles ne peuvent pas servir pour montrer une évolution des lieux fréquentés (sauf pour Zanzibar) car nombre de cas sont indéterminés (les bateaux viennent de la « côte d'Afrique » sans autre précision), et « Mozambique » peut signifier la côte de Mozambique, ou la ville de Mozambique.
Les indications données nous ont ainsi servi uniquement à vérifier la véracité des divers mémoires ou rapports émanant des négociants ou des administrateurs des Mascareignes.
(8) A. Maurice, GA 77/2, *Mémoire de Dallons au Capitaine général*, 5 fructidor an XII (1804).
MILBERT, *Voyage pittoresque à l'île de France...*, t. 2, p. 188 (s. i.).
GRAY, *History of Zanzibar...*, p. 107.
PRENTOUT, *L'île de France sous Decaen*, p. 124.
(9) Exemples dans : A. D. Caen, P. D. 44, 92 et 96. — A. Brest, M 100. — B. M. La Rochelle, 273. — A. Maurice, séries GA, OB, OC. — B. Museum, Add. Mss. 18126, f°s 51-61 (Mémoire de COSSIGNY).
(10) OLIVER et MATHEW, *History of East Africa*, p. 157.
(11) A. Maurice, GA 77/2, *Mémoire de Dallons au Capitaine général*, 5 fructidor an XII (1804).
FREEMAN-GRENVILLE, *The east African coast*, p. 192. Citation du manuscrit de CRASSONS de MEDEUIL, 1784-1785.

QUILOA (1).

Dans les années 1770-1794, Quiloa fut le comptoir arabe le plus fréquenté par les Français ; il était « l'entrepôt du commerce des esclaves de toute la côte de Zanguebar (2) ». Selon FREEMAN-GRENVILLE, près de 1 500 esclaves partirent chaque année aux environs de 1785-1790 vers les Mascareignes (3). Déjà, dans la décennie 1770, les départs devaient se chiffrer par plusieurs centaines, car en 1776, un armateur de l'île de France, Jean-Vincent MORICE, avait passé un contrat avec le sultan : « Nous, roi de Quiloa, sultan HASAN, fils du sultan IBRAHIM... donnons notre parole à M. MORICE, Français, que nous lui donnerons 1 000 esclaves annuellement à 20 piastres chaque et qu'il nous donnera un présent de 2 piastres pour chaque esclave. Personne ne sera autorisé à faire le commerce des esclaves jusqu'à ce qu'il ait reçu ses esclaves et qu'il n'en souhaite plus d'autres. Ce contrat est fait pour cent ans entre lui et moi. Pour garantir, nous lui donnons la forteresse dans laquelle il peut mettre les canons qu'il désire et son pavillon... (4). »

Cet accord emphytéotique et pratiquement léonin s'explique par les dons de chirurgien de MORICE envers le sultan et par le désir de ce dernier de se protéger de Mascate et de Zanzibar (5).

Cet entrepôt aurait offert « aux îles de France et de Bourbon et des Seychelles, les moyens les plus sûrs, les plus abondants et les moins coûteux d'augmenter promptement leurs populations en esclaves et par conséquent de les porter au degré de prospérité qu'on leur désire », ajoute « l'ami » de MORICE, COSSIGNY, alors ingénieur du Roi au Port-Louis. Malheureusement, ce mirifique projet resta lettre morte : si le Ministre de la Marine (SARTINE) « goûta » l'action de MORICE, il ne donna pas suite ; la guerre d'Indépendance américaine prit en priorité hommes et argent à partir de 1778 (5).

MORICE retourna à Quiloa en 1777, d'autres aussi, comme CRASSONS de MEDEUIL en 1784-1785, CURT vers 1790, qui voulurent encore établir un traité d'alliance entre le sultan et le Roi de France (6). La métropole ne s'y intéressa guère plus.

Les navires des Mascareignes continuèrent d'y venir nombreux jusqu'en 1794 ; le trafic reprit quelque peu en 1801, mais Zanzibar semblait capter l'année suivante l'intérêt des traitants (7).

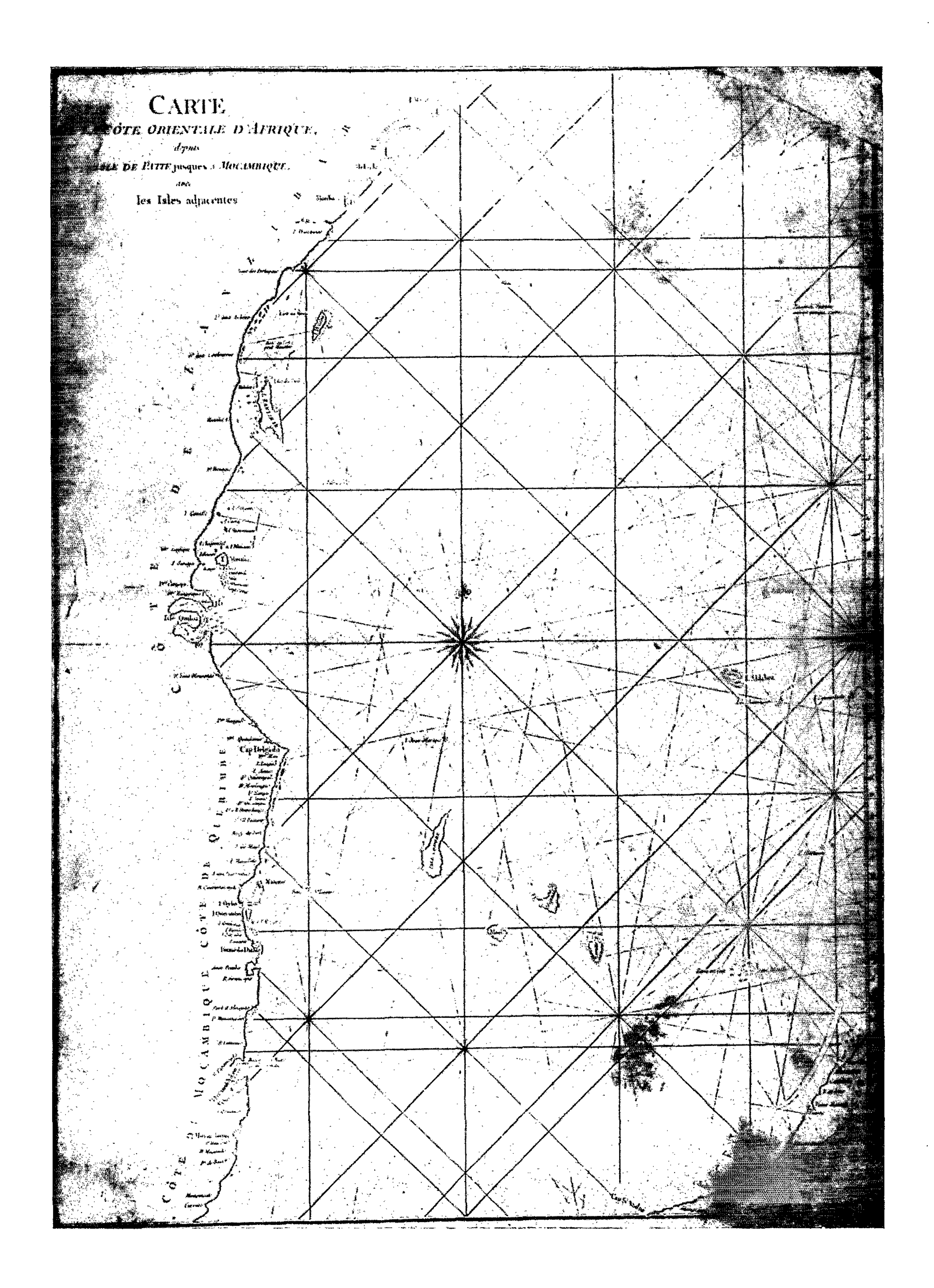
ZANZIBAR.

Vers 1792 déjà, l'île de Zanzibar, « à 6 lieues de la côte de Zenguebar », avait été reconnue comme l'endroit le plus favorable, à tel point qu'elle devait dans l'esprit des traitants supplanter le comptoir de Mozambique (8).

Les événements révolutionnaires retardèrent cette promotion. Les bateaux des Mascareignes ne s'y rendirent régulièrement qu'à partir de 1802 (9).

Zanzibar était « la colonie principale de l'iman de Mascate (10) ». Des milliers d'esclaves par-

(1) Quiloa ou Kiloua ou selon les auteurs anglais Kilwa (voir FREEMAN-GRENVILLE, *The French at Kilwa*).
(2) B. Museum, Add. Mss. 18126, f° 53, *Mémoire sur la côte orientale d'Afrique*, par COSSIGNY, 1780.
(3) OLIVER et MATHEW, *History of East Africa*, p. 155-156. (Le chapitre V — où la référence a été trouvée — a été rédigé par FREEMAN-GRENVILLE.)
(4) FREEMAN-GRENVILLE, *The east African coast*, p. 191. Citation du traité de Morice avec le sultan de Quiloa.
(5) B. Museum, Add. Mss. 18126, f° 54, *Mémoire sur la côte orientale d'Afrique*, par COSSIGNY, 1780.
(6) FREEMAN-GRENVILLE, *The east African coast*, p. 192-197. Citations des rapports de CRASSONS de MEDEUIL et de M. de CURT.
(7) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 264-265.
(8) A. D. Caen, P. D. 44, f° 238, *Mémoire ou idées succinctes du commerce... à l'île de France...*, 1792.
(9) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 269-270.
(10) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 106 (s. i.).


CARTE
ÔTE ORIENTALE D'AFRIQUE,
les Isles adjacentes
Cap Delgado

taient chaque année vers le golfe Persique, l'Arabie et l'Inde (1). Les Français s'immiscèrent donc dans le trafic malgré les brimades du gouverneur-eunuque et du chef des douanes (2).

L'île était « abondante en vivres, riz, maky, mil, cocos, fruits, bœufs, cabrits, volailles, le tout meilleur marché possible (3) », et malgré les plaintes d'un DALLONS (« ce commerce qui ruine les Français »), on sait par GARNERAY que « ce marché était abondamment fourni d'ébène » et que les prix n'étaient pas plus élevés qu'ailleurs (4).

Dans les comptoirs arabes, la traite française fut secondaire et non principale comme chez les Portugais. La plupart des esclaves allait dans les possessions musulmanes.

De même qu'à Madagascar, il s'agit de savoir d'où venaient ces esclaves et par quels moyens ils étaient amenés à la côte. Mais ici, une restriction doit être faite : les documents manquent. Quelques éléments épars peuvent être seulement apportés.

L'INTÉRIEUR

Le commerce à longue distance exista bien avant le trafic des esclaves : l'ivoire, les objets forgés passaient de village en village.

A la fin du XVIIe siècle, les Yao, du nord de Mozambique, commencèrent à trafiquer au-delà de leurs terres. Ils entrèrent en contact avec des tribus qui commerçaient avec la côte et firent bientôt le voyage eux-mêmes. Ils furent les plus importants marchands d'esclaves de l'Afrique de l'Est. Ils apportaient leurs captifs jusqu'aux comptoirs de Mozambique, de Quiloa, d'Ibo et de Quelimane.

Plus au nord, les Nyamwezi servaient d'intermédiaires, mais à un échelon moindre : leur trafic ne devint vraiment important que vers 1800 (5).

L'activité de ces deux peuples expliquerait que la plupart des captifs venaient de la région du lac Nyassa et de l'ouest du lac Victoria (6). Elle supposerait aussi une certaine organisation centrale pour assurer des expéditions régulières.

Plus au sud, à partir du Zambèze, le système paraît avoir été différent.

Des courtiers, « les patamares (7) » qui rappellent les pombeiros d'Angola, allaient dans l'intérieur pour chercher des esclaves. Tete, sur le Zambèze, était le point le plus avancé des Portugais dans le continent. De là, il semble qu'il y ait eu des échanges marchandises-esclaves jusqu'aux environs du lac Moero, chez le roi de Kazembe, à la fin du XVIIIe siècle (8).

Les indications fléchées sur la carte explicative n'expriment donc que des hypothèses de travail (9).

(1) GRAY, *History of Zanzibar...*, p. 104.
(2) A. Maurice, GA 77/2, *Mémoire de Dallons au Capitaine général*, 5 fructidor an XII (1804).
(3) A. Maurice, GA 77/2, *Mémoire de Dallons au Capitaine général*, 5 fructidor an XII (1804).
(4) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 106 (s. i.).
(5) ALPERS, *The east African slave trade*, p. 13 et s. : The slave trade in East Africa : internal factors.
(6) GRAHAM, *Great Britain in the Indian Ocean*, p. 147.
(7) A. D. Caen, P. D. 95, f° 202, *Description du commerce de Mozambique avec un détail exact de tous ses domaines*, anonyme, vers 1790.
(8) CUNNISON, *Kazembe et les Portugais, in* Journal of African History, 1967, n° 1.
CUNNISON traite des pombeiros (courtiers, parfois mulâtres..., peut-être esclaves). Il décrit l'expédition de deux d'entre eux (BAPTISTA et JOSE) qui, partis de l'Angola en 1802, arrivèrent à Kazembe en 1806 (ils furent bloqués là par la guerre jusqu'en 1810) et allèrent à Tete en 1811 ; ils revinrent en Angola en 1815.
A Kazembe, ils trouvèrent chez le roi, des théières, des cuillers en argent et des étoffes qui avaient été apportées par des courtiers de Mozambique.
(9) L'ouvrage de ALPERS ne comporte pas de cartes.

CHAPITRE III

L'INDE ET LA CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE

Madagascar et la côte orientale d'Afrique participèrent à l'essentiel du trafic servile vers les Mascareignes.

Cependant, l'Inde fournit aussi des esclaves ainsi que la côte occidentale africaine.

Les renseignements pour ces deux traites sont fragmentaires et confus. Ce chapitre ne sera ainsi qu'une simple mise au point des renseignements glanés çà et là.

I. L'INDE

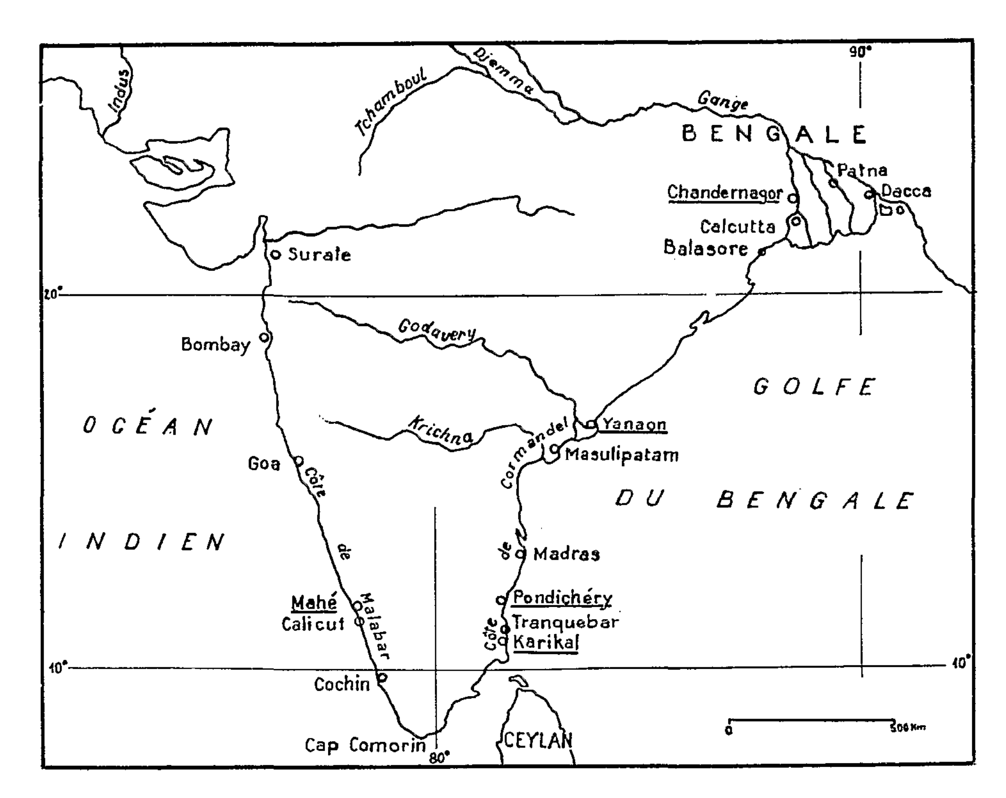
La péninsule indienne était un monde à part pour les Français des Mascareignes ; elle était l'aboutissement du commerce de la métropole dans l'océan Indien. Par les contraintes maritimes auxquelles s'ajoutèrent les exigences politiques, les îles de France et de Bourbon ne jouèrent qu'un rôle effacé dans la réussite de DUPLEIX puis dans les échecs postérieurs (1).

Les Mascareignes voyaient surtout les navires à leur retour de la péninsule : dans les cales, ceux-ci apportaient marchandises et main-d'œuvre. Les marchandises transitèrent ; les hommes restèrent.

Ces esclaves furent remarquables parmi tous ceux qui étaient importés alors. Ils représentaient l'élite. Tous les jugements concordent : les Indiens étaient les plus fidèles, les plus sobres,

(1) Voir A. TOUSSAINT, *Rapport sur la route des îles...*, *in* Océan Indien..., p. 75 et s. et *Les routes de l'océan Indien...*, *in* Océan Indien..., p. 303 et s.
Voir p. 94-95.

les plus dociles, les plus beaux, les plus intelligents... (1). En revanche, ils n'étaient pas très forts (2) : ils furent principalement employés comme domestiques, ou comme l'on disait, comme « esclaves à façons » ; leurs « talents » remplaçaient largement les muscles...



L'Inde : les comptoirs français sont soulignés

Les engagés.

Parmi les Indiens, beaucoup ne furent pas esclaves. Touchant un salaire au mois, pouvant pratiquer leur religion, les « engagés » commencèrent à arriver dès 1729 (3).

Leur engagement durant en général trois ans, bon nombre retournèrent dans leur pays natal (Bengale et Coromandel pour la plupart), d'autres demeurèrent aux îles. Napal, dans sa plaquette

(1) Exemples dans :
Bernardin de Saint-Pierre, *Voyage à l'île de France*, t. 1, p. 188 (s. i.).
Grant, *History of Mauritius*, p. 74 (s. i.).
Hebert, *Rapport sur l'île Bourbon*, *in* R. T., t. 5, 2e trimestre 1940, p. 71 (s. i.).
Kempenfelt, *Observations sur l'île de France*, *in* Gr. Coll., t. V, p. 288 (s. i.).
Milbert, *Voyage pittoresque à l'île de France*..., t. 1, p. 218, t. 2, p. 170 (s. i.).
Unienville, *Statistique de l'île Maurice*..., t. 1, p. 277 (s. i.).

(2) Exemples dans :
Bernardin (le R. P.), *Mémoire sur l'île Bourbon*, *in* R. T., t. 4, 2e trimestre 1939, p. 63 (s. i.).
Feuilley, *Mémoire*, *in* R. T., t. 4, 3e trimestre 1939, p. 102 (s. i.).

(3) Napal, *Les Indiens à l'île de France*, p. 37 et 45.

si utile, cite quelques cas de ceux qui firent souche : ils annonçaient l'île Maurice... (1). Port-Louis semble les avoir surtout retenus.

Ils étaient « pions » (surveillants), « coulis » (hommes de peine), « courriers », ou maçons, charpentiers, forgerons, « dérouilleurs d'armes »..., ou encore « lascars » (marins) sur les vaisseaux de côte (2).

A partir du gouvernement de LA BOURDONNAIS, certains « levèrent boutique » comme orfèvres, tailleurs, cordonniers... Ils formèrent tout un quartier de Port-Louis, le « camp des Malabares » décrit par MILBERT au début du XIXe siècle (3).

Ils eurent des esclaves au grand scandale des religieux de l'île de France (4). En 1773, pour la première fois, l'un d'entre eux — un nommé RAINA, « chef interprète des pions malabars et lascars au service du Roi » — acquit même un terrain (5).

Dans les dernières années de la présence française à l'île de France, selon NAPAL, il y eut plus d'Indiens libres que d'Indiens esclaves, et les premiers comptaient pour un quart environ du total de la population libre (6).

La politique anglaise du XIXe siècle avait débuté avant 1810 : par les navires français revenant de l'Inde et grâce à des administrateurs comme DUMAS, LA BOURDONNAIS, DESROCHES...

Bien que ces Indiens aient été libres, il a été jugé préférable d'en parler pour ne pas les confondre avec leurs compatriotes esclaves.

Les premières arrivées serviles.

Il faut remonter aux premières années de la colonisation de Bourbon : on débarqua d'abord des Malgaches puis des Indiens. En novembre 1672, le *Jules*, de retour de l'Inde, y laissait quinze « prisonniers (7) » ; assurément des esclaves, puisque les douze survivants étaient classés en 1686 après ceux de Madagascar (8).

En 1687, le « Très Révérend Père DOMINGUE de LA CONCEPTION » vendait à Gaspard CAUTRET, colon de Bourbon, un esclave indien âgé de douze ans : ce cas particulier est à mettre en exergue car cet enfant acquis comme esclave par le moine portugais et revendu comme tel dans l'île fut ainsi le premier esclave importé (9).

(1) NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 46-48.
(2) LA BOURDONNAIS, *Mémoire des isles de France et de Bourbon*, p. 133, note de A. LOUGNON (s. i.).
NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 36-39.
PITOT, *L'île de France...*, p. 40.
MARTINEAU, *Dupleix et l'Inde française*, t. 1, p. 524 et 526.
N. B. : Les « topas », que la tradition assimile souvent à des engagés, étaient des métis issus d'Européens et d'Indiennes. Libres, eux aussi, ils étaient employés par le Gouverneur (cf. NAPAL, p. 35).
(3) MILBERT, *Voyage pittoresque à l'île de France...*, t. 1, p. 217 (s. i.).
Voir aussi :
CRÉPIN, *Mahé de La Bourdonnais*, p. 51.
(4) *Extrait du registre général des délibérations de la Compagnie des Indes* du 8 janvier 1750, *in* NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, pièces justificatives, p. 68-70. Ces Indiens, considérés comme païens, avaient ainsi des esclaves chrétiens, ces derniers étant baptisés sitôt leur débarquement.
(5) NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 50.
(6) NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 52.
(7) BARASSIN, *L'esclavage à Bourbon...*, *in* R. T., no 2, 1957, p. 18.
(8) BERNARDIN (le R. P.), *Mémoire sur l'île Bourbon*, *in* R. T., t. 4, 2e trimestre 1939, p. 63 (s. i.).
(9) BARASSIN, *L'esclavage à Bourbon...*, *in* R. T., no 2, 1957, p. 19-20.

Il faut replacer cet exemple dans le contexte général. Les navires de retour des Indes, de Surate et Pondichéry notamment [1], laissaient quatre à cinq esclaves en moyenne par an [2].

En 1703, les directeurs de la Compagnie jugèrent bon d'encourager ces importations indiennes. Envoyant à Bourbon le sieur FEUILLEY pour stimuler le zèle du gouverneur VILLERS, ils notèrent dans ses instructions : « ... Afin que les habitants n'ayent pas occasion de se plaindre, la Compagnie ordonne qu'on passe dans ses vaisseaux les esclaves des Indes pour les vendre aux habitants pour le paiement desquels on prendra de l'aloès, du benjoin, de la cire, de la gomme... et autres denrées [3]. »

Les esclaves arrivèrent encore à l'unité [4]. Le 26 septembre 1707, DULIVIER, gouverneur de Pondichéry, écrivait à l'abbé Robin de SAINT-GERMAIN, curé de Saint-Denis, qu'il avait connu au Bengale : « Je vous envoye... un petit esclave de 9 à 10 ans qui a été élevé parmi les Français. Je suis fâché de n'avoir pu en trouver un autre de l'âge que vous me le demandez. Il entend et parle un peu notre langue et a été baptisé au nom d'André [5]. »

Cependant, par le même bateau, le *Saint-Louis*, arrivaient aussi 19 esclaves, 4 « masles » et 15 « femelles » qui furent vendus à « l'encan » (aux enchères) plus de 11 000 livres [6]. DULIVIER adressait à Bourbon ces esclaves et des marchandises pour avoir du numéraire, ayant appris que les pirates de Madagascar y laissaient de l'or... Cette astucieuse opération marquait la première traite officielle. Elle dut être renouvelée, car en rapprochant les recensements de 1704 et de 1709, on remarque un net progrès de l'élément indien :

1704 : 45 esclaves indiens [7]

1709 : 93 esclaves indiens [8].

L'accélération des arrivées devant se situer à partir de l'arrivée du *Saint-Louis* en novembre 1707.

Un procès-verbal du 18 mai 1710 nous apprend qu'une vingtaine d'esclaves venant de Pondichéry par la *Vierge* sont vendus à Bourbon à cette date, toujours pour procurer de l'argent au comptoir indien... [9].

Retenons ce chiffre : jusqu'après 1720, les arrivées indiennes ont dû se situer autour de 15 à 20 esclaves par an [10].

(1) DEFOS DU RAU, *L'île de la Réunion*, p. 136.
(2) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 241 et 254.
L'esclavage à Bourbon..., *in* R. T., n° 2, 1957, p. 21-22 et 24.
VERGUIN, *La politique de la Compagnie des Indes...*, *in* Revue historique, 1956, p. 46.
(3) A. N. $C_3 2$, *Ordre de la Compagnie des Indes Orientales au sieur Feuilley, lieutenant de son vaisseau, le* Marchand des Indes, *qu'il exécutera pendant son séjour dans l'isle Bourbon...*, 20 décembre 1703.
(4) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 271.
(5) Cité *in* BARASSIN, *L'esclavage à Bourbon...*, *in* R. T., n° 2, 1957, p. 38.
(6) BARASSIN, *L'esclavage à Bourbon...*, *in* R. T., n° 2, 1957, p. 27.
Les esclaves avaient coûté 2 400 livres : voir HÉBERT, *Rapport sur l'île Bourbon*, *in* R. T., t. 5, 2e trimestre 1940, p. 70 (s. i.).
(7) A. N. $C_3 2$, *Journal d'Antoine Boucher*, 1704.
(8) A. D. Réunion, C° 62, *Recensement de 1709...*
(9) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 292.
(10) B. N. N. A. F., n° 9344, f° 144, *Isle Bourbon*, par le Conseil de Pondichéry, 28 septembre 1726.
BARASSIN, *L'esclavage à Bourbon...*, p. 29.
NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 10.

Des arrivées plus abondantes.

En 1728, par le gouverneur général DUMAS, les esclaves indiens furent débarqués massivement aux îles. La prospérité naissante réclamait plus de main-d'œuvre et les esclaves malgaches ne suffisaient pas.

DUMAS se rendit à Pondichéry et assista en personne au recrutement servile en 1729 (1).

De 1728 à la fin 1731, plus d'une centaine d'esclaves arrivèrent par an de l'Inde (2).

Des particuliers reçurent même des administrateurs l'autorisation d'en faire venir à leur compte sur les navires de la Compagnie (3). Les directeurs réaffirmèrent dans plusieurs lettres le monopole : tout trafic vers les îles devait être fait en leur nom (4). Cette entorse au règlement montre néanmoins que le système de l'exclusif ne répondait déjà plus aux besoins des Mascareignes.

Les rapports entre les administrateurs des îles et ceux de Pondichéry se dégradèrent. Le 15 janvier 1731, Pondichéry faisait savoir aux directeurs que les esclaves étaient devenus rares (5). Pour couper court à toute récrimination de DUMAS, la direction parisienne défendit expressément toute introduction d'esclave indien le 12 septembre 1731 ; tout navire contrevenant verrait ses esclaves confisqués (6).

Le Conseil supérieur de Bourbon s'en plaignit, aussi les directeurs rapportèrent-ils leur décision en 1734 (7).

Les arrivées reprirent avec la venue de LA BOURDONNAIS en 1735 (8). Celui-ci autorisa de nouveau les habitants des Mascareignes à faire venir des « noirs de l'Inde » moyennant une redevance de 200 livres par tête (9). La Compagnie, cette fois-ci, avait donné son accord (10) : la liberté officielle de commercer dans l'océan Indien entre 1742 et 1746 commença donc avant pour les esclaves indiens...

En 1737-1738, 200 esclaves au moins furent débarqués par différents navires (11). Toujours sous l'impulsion de LA BOURDONNAIS, Pondichéry songea même à demander à Chandernagor d'acheter à Patna 300 prisonniers de guerre ; l'affaire ne put être conclue mais elle montre l'obstination du grand gouverneur à obtenir de la main-d'œuvre pour toutes ses réalisations (12).

(1) NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 11.
(2) Corr., t. 1, p. XXXIV, XXXV et XXXVIII (s. i.).
Corr. Bourbon-Indes, *Le Conseil de Pondichéry à celui de Bourbon*, 14 février 1729 ; 30 septembre 1730 ; fin 1730 ; 15 février 1731 ; *in* R. T., t. 7, avril-décembre 1945, p. 105-205 (s. i.).
LANUX, *Mémoire sur la traite des esclaves...*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 79, en note (s. i.).
(3) Corr., t. 2, *Les directeurs de la Compagnie au Conseil supérieur de Bourbon*, 24 décembre 1732, p. 37-38 (s.i.).
(4) Corr., t. 1, p. XXXV (s. i.).
NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 11 et 64.
(5) NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 11.
(6) Cité par VERGUIN in *La politique de la Compagnie des Indes...*, *in* Revue historique, 1956, p. 52.
(7) Cité par VERGUIN in *La politique de la Compagnie des Indes...*, *in* Revue historique, 1956, p. 54.
(8) Corr. Bourbon-Indes, *Le Conseil supérieur de Bourbon à celui de Pondichéry*, 2 juin 1735, *in* R. T., t. 7, avril-décembre 1945, p. 239 (s. i.).
LA BOURDONNAIS, *Mémoire des isles de France et de Bourbon...*, p. 56 (s. i.).
(9) Article 12 du règlement du Conseil de Bourbon du 18 juillet 1735, cité par LOUGNON en note, p. 185, *in* LA BOURDONNAIS, *Mémoire des isles de France et de Bourbon...* (s. i.).
VOÏART, *Annuaire administratif, commercial, statistique de l'île Bourbon...*, p. 60 (s. i.).
(10) Corr. Bourbon-Indes, *Le Conseil supérieur de Bourbon à celui de Bengale* (Chandernagor), 20 juillet 1735, *in* R. T., t. 8, 1er trimestre 1949, p. 154 (s. i.).
(11) Corr., t. 3, 1er fasc., p. XXXIII (s. i.).
(12) Corr., t. 3, 1er fasc., p. XXXII (s. i.).

A. LOUGNON nous apprend qu'en 1740 la Compagnie mit à la disposition du Conseil de Pondichéry 6 000 marcs (environ 30 000 livres) pour satisfaire à toutes les demandes en vivres et en esclaves des Mascareignes. La provision fut renouvelée en 1741 mais, par la liberté du commerce, la rubrique fut supprimée quelques mois après (1). Cet argent contribua peut-être à livrer aux îles plusieurs centaines d'esclaves (2).

Après l'arrêt du monopole, les esclaves arrivèrent encore (3) par le truchement de quelques armateurs particuliers comme les frères VIGOUREUX, LA BOURDONNAIS lui-même, un parent de sa première femme... (4).

Durant cette période, Pondichéry, « chef-lieu des territoires français dans l'Inde », paraît avoir exporté plus que les autres comptoirs vers les Mascareignes. Chandernagor au Bengale, Mahé sur la côte de Coromandel, n'ont eu que des rôles effacés.

En 1743, le trafic servile devait être assez florissant à Pondichéry car un nommé JUDDE « avait chez lui un véritable entrepôt où des rabatteurs peu scrupuleux ne craignaient pas d'enfermer à destination des Mascareignes des individus de condition libre (5) ».

La fin des Indes françaises.

Après le départ de LA BOURDONNAIS, le trafic paraît être frappé de langueur. DUPLEIX était devenu depuis 1742 gouverneur de Pondichéry et avait d'autres projets en tête que de fournir des esclaves aux îles (6). La guerre entre les Anglais et les Français autour de Madras et de Pondichéry, le blocus de la côte de Coromandel par la flotte anglaise arrêtèrent le trafic.

Les esclaves indiens furent débarqués de nouveau après la paix d'Aix-la-Chapelle (octobre 1748). Surate et Goa participèrent aux envois... (7). Mais la situation politique se dégradait définitivement à partir de 1751 ; l'officier anglais CLIVE passait à l'attaque (8). DUPLEIX repartit en en France en 1754 ; ses successeurs, GODEHEU, LEYRIT, LALLY-TOLLENDAL virent l'empire de la Compagnie se désagréger et enfin tomber (sous LALLY) à la capitulation de Pondichéry en 1761. Le traité de Paris (1763) restitua bien à la Compagnie ses cinq comptoirs « mais à condition qu'ils

(1) Corr., t. 4, p. XLV (s. i.).
(2) A. N. C38, *Cahier de correspondance du Conseil supérieur de Bourbon..., pour MM. de l'isle de France*, 29 avril 1741.
Corr., t. 4, p. XLVI (s. i.).
(3) Exemples dans :
Corr. Bourbon-île de France, *Le Conseil de l'île de France à celui de Bourbon*, 13 juin 1744, *in* R. T., t. 8, janvier à décembre 1948, p. 117 (s. i.).
Corr. Bourbon-Indes, *Le Conseil supérieur de Pondichéry à celui de l'isle de France*, 21 octobre 1743, *in* R. T., t. 8, 1er trimestre 1949, p. 184 (s. i.).
(4) Corr., t. 4, p. XLV (s. i.).
(5) NAPAL, *Les Indiens à l'île de France*, p. 9.
(6) MARTINEAU, *Dupleix et l'Inde française*, t. 2. Chap. VII, Les préparatifs de l'expédition de Madras, p. 215 et s. — Chap. VIII, LA BOURDONNAIS à la côte de Coromandel, p. 251 et s. — Chap. IX, Le siège et la prise de Madras, 15-21 septembre 1746.
(7) A. N. C39, *Le Conseil de l'île Bourbon à MM. de la Compagnie*, 6 septembre 1749.
A. N. C45, *David aux directeurs*, 28 mars 1748.
B. N. N. A. F., no 9341, fo 211, *Les directeurs de la Compagnie à David*, 10 septembre 1752.
VERGUIN, *La politique de la Compagnie des Indes...*, *in* Revue historique, 1956, p. 56.
(8) MALLESON, *Histoire des Français dans l'Inde*, p. 243 et 245.

resteraient démantelés, sans garnisons, et que la Compagnie renoncerait à toute prétention politique, c'est-à-dire en fait au commerce (1) ».

Pendant ces années troublées, bien peu d'esclaves durent arriver aux Mascareignes (2). Le Bengale en fournit peut-être de manière régulière (3).

L'ouverture du commerce de l'océan Indien à tous les Français donna un regain d'activité au trafic servile entre la péninsule et les îles : Goa, Pondichéry, Chandernagor furent les comptoirs les plus fréquentés (4).

Cependant, la situation dans l'Inde était bien précaire pour les Français. Les cinq comptoirs étaient repris en 1778 par les Anglais à la suite de la guerre d'Indépendance américaine, puis restitués en 1783, repris en 1793, rendus à la paix d'Amiens en 1802, pris de nouveau en 1803 et finalement redonnés en 1815 (5).

Ainsi la portugaise Goa reçut-elle d'autres tois les Français... (6).

Reprenons la phrase de A. TOUSSAINT : « L'Inde fournit aussi des esclaves à l'île de France entre 1773 et 1810, mais les renseignements sur la traite indienne sont encore plus imprécis que pour la traite africaine et malgache. Nous avons relevé seulement vingt expéditions en provenance de l'Inde dont les cargaisons comprenaient des esclaves, et dans plus de la moitié des cas le nombre exact de ces esclaves fait défaut (7). »

Bien que ce nombre ait été certainement plus important (8) — tous les armateurs ne déclarant pas les arrivées aux Amirautés des îles — on peut cependant affirmer que ce commerce était devenu incident. « La route des îles » avait remplacé « la route des Indes ».

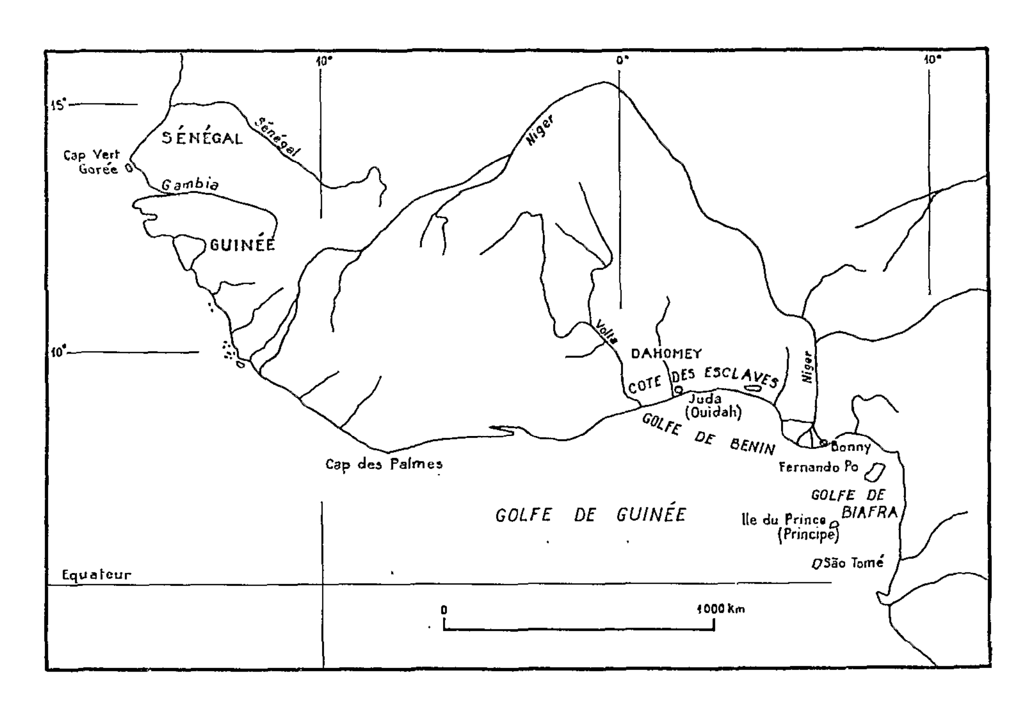
Les « Malabares » (de la côte ouest de la péninsule), les « Bengalis » (de la région de Chandernagor-Balasore-Dacca) et les « Talingas » (de la côte de Coromandel ?) (9) avaient constitué les prémices de l'émigration du XIXe siècle.

(1) MOUSNIER-LABROUSSE, *Le XVIIIe siècle*, p. 269.
(2) A. N. $C_3$11, *Brenier de Saint-Paul (isle Bourbon) à la Compagnie*, 24 avril 1756.
(3) DATRYMPLE, *L'île de France vers 1755*, *in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934, p. 401 (s. i.).
KEMPENFELT, *Observations sur l'île de France*, *in* Gr. Coll., t. V, p. 288 (s. i.).
(4) A. N. $C_3$13, *Grémont à Poivre*, 27 novembre 1771.
A. N. $C_3$15, *Le Ministre à Maillart*, 17 octobre 1773.
A. N. C_5A_3, pièce 35, *Poivre au Ministre*, 1er septembre 1769.
A. N. C_5A_3, pièce 50, *Desroches au Ministre*, 16 septembre 1770.
A. N. $B_4$121, fo 214, *Instructions pour M. Panon-Duhazier, capitaine du senault le* Dioré, 1773.
A. D. La Rochelle, 4 J 2318, *Mémoires de Jacques Proa, dit Proa des îles*, 1772.
A. Brest, M 91, pièce 9, *Poivre au Ministre*, 19 février 1769.
B. M. Quimper, mst 12 A IV, p. 17, *Réunion de toutes les pièces que j'ai remises à M. Le Noir*, par DESROCHES, 1771.
(5) MALLESON, *Histoire des Français dans l'Inde*, p. 480, en note.
(6) A. N. B 203, *Le Ministre à MM. Ternay et Maillart*, 5 février 1775.
A. N. $C_3$16, *Grémont à Maillart*, 25 juillet 1776.
DERMIGNY, *Cargaisons indiennes...*, vol. 1, p. 111, en note.
(7) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 449.
(8) A. D. Caen, P. D. 44, fo 5, *Mémoire sur l'état actuel de l'île de France...*, anonyme, avril 1776.
HITIÉ, *Histoire de Maurice*, p. 78.
NOËL, *L'esclavage à l'île de France pendant l'occupation française*, p. 47.
RAZOHARINORO, *L'île de France de 1789 à 1803*, p. 133.
(9) MILBERT, *Voyage pittoresque à l'île de France*, t. 2, p. 169-170 (s. i.).

II. LA CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE

De l'actuelle Mauritanie au sud du Congo, les Européens, depuis le XVIe siècle, embarquaient les esclaves à destination des Indes occidentales (1).

Les Mascareignes reçurent, elles aussi, des esclaves de ces régions, mais en bien plus petite quantité ; 2 000 à 3 500 esclaves arrivèrent aux îles sur une trentaine de navires (2).



Côte occidentale d'Afrique

Cette importation correspondit exclusivement à la période de la Compagnie des Indes. La date d'arrivée du premier Guinéen débarqué se situa certainement en 1702 (3) et le dernier envoi fut peut-être effectué sur le *Duc de Choiseul* en 1767 (4).

(1) RODNEY, *West Africa and the Atlantic slave trade*, p. 3.
(2) Le décompte a pu être entrepris grâce aux ouvrages édités par A. LOUGNON (Corr. et R. T.) et aux Archives du port de Lorient (série 1 P essentiellement).
(3) BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, p. 254.
(4) A. Lorient, 1 241b, liasse 7, chemise E, pièce 5, *État des effets pour être envoyés à Juda...*, 25 mai 1765. Corroboré par 2 P 11, IV, p. 9 et 1 P 304, 86, p. 6.

Quatre courtes périodes ressortent du dépouillement des sources :
1. — De 1702 à 1705.
2. — De 1728 à 1731.
3. — De 1736 à 1745.
4. — De 1749 à 1756 (?).

1. — 1702-1705.

A partir de 1702, quelques esclaves arrivèrent « de la Guinée ». Au recensement de 1704, ils étaient 10 sur un total de quelque 300 esclaves (1). En 1709, on n'en comptait plus que 2, le total étant alors de près de 400 (2).

Ce furent des recrues apportées par hasard. Des bateaux plus ou moins interlopes au cours d'escales à l'aller les avaient pris incidemment et les avaient revendus à Bourbon.

Ces Africains furent oubliés pendant plusieurs années. En 1723 seulement, la Compagnie remarqua à leur propos qu'ils ne convenaient pas, étant d'une « cherté excessive ». Les administrateurs de Bourbon qui avaient désormais besoin de main-d'œuvre du fait du café avaient dû rappeler aux directeurs que des Africains de l'Ouest étaient déjà venus... (3).

2. — 1728-1731.

Le Conseil supérieur de Bourbon se plaignit encore du manque d'esclaves, ainsi dans une lettre du 8 décembre 1728 : « Si la Compagnie n'apporte pas ses soins pour faire passer en cette isle des noirs de Guinée (4) (avec ceux de Madagascar et de Mozambique), elle ne verra pas de sitôt l'île de France en cultures, et elle perdra considérablement dans celle-ci par le café que l'habitant ne pourra ramasser et qu'il sera obligé de laisser sur les arbres faute d'avoir des esclaves pour le ramasser, chacun ayant planté sur l'espérance que la Compagnie avait donnée, qu'elle ne laisserait point manquer de noirs (5). »

La Compagnie avait déjà cédé : par une lettre du 13 août 1728, elle annonçait à ses agents en service à Bourbon qu'elle faisait partir pour son comptoir du royaume de Juda (Ouidah) le navire la *Méduse* avec ordre d'y prendre 400 noirs qui seraient partagés également entre les deux îles (6). L'année suivante, en septembre 1729, les directeurs annonçaient le départ pour les Mascareignes de deux autres unités affectées à la traite, l'une à Juda, la *Vierge de Grâce*, l'autre au Sénégal, la *Diane*. Enfin, en septembre 1730, deux nouveaux bâtiments, la *Badine* et le *Duc de Noailles* furent armés en vue du même but (7).

Les directeurs avaient fait là œuvre créatrice : puisqu'on faisait escale aux îles du Cap-Vert en allant vers les Mascareignes, pourquoi ne pas s'arrêter au Sénégal et ne pas pousser jusqu'au

(1) Barassin, *L'esclavage à Bourbon...*, *in* R. T., n° 2, 1957, p. 24.
(2) Barassin, *L'esclavage à Bourbon...*, *in* R. T., n° 2, 1957, p. 28.
(3) A. D. Réunion, C° 20, *Les directeurs de la Compagnie à Desforges-Boucher*, 9 novembre 1723.
Lougnon, *L'île Bourbon pendant la Régence*, p. 251.
(4) Guinée ici a une acception générique. Le terme signifie « de la côte occidentale d'Afrique » ; on peut le comparer au mot « Malabar » pour l'Inde. Dans les instructions du capitaine de la *Vierge de Grâce*, il est dit : « pour le comptoir de Juda, coste de Guinée » (in *Instructions pour le sieur Butler...*, 5 septembre 1729, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 139, s. i.).
(5) A. N. $C_{3}5$, *Le Conseil supérieur de Bourbon à la Compagnie*, 8 décembre 1728.
(6) Corr., t. 1, *Les directeurs au Conseil supérieur de Bourbon*, 13 août 1728, p. 76-78 (s. i.).
(7) Lougnon, *Le mouvement...*, p. 14.

golfe de Bénin pour y prendre des esclaves ? On approvisionnerait plus souvent Gorée et Juda, on y prendrait des « rafraîchissements », on y achèterait des esclaves pour les îles, on irait en traite à Madagascar (1) et on rentrerait en Europe avec un chargement de café... Ce périple sûrement inspiré du trafic « circuiteux » de l'océan Atlantique commença ainsi en 1728 (2). Ce fut un succès.

En juillet 1729, la *Méduse* débarquait à Bourbon environ 200 esclaves (de Ouidah).

En juillet 1730, la *Vierge de Grâce* débarquait à l'île de France 291 esclaves (de Ouidah) (3).

En juin (ou juillet) 1730, la *Diane* débarquait 248 esclaves à l'île de France et 76 à Bourbon (de Gorée).

En juin 1731, la *Badine* débarquait 37 esclaves à l'île de France (de Gorée) et quelques jours après le *Duc de Noailles* en débarquait 188 à Bourbon en provenance de Gorée également (4).

L'édit de Réunion de mai 1719 qui avait regroupé toutes les compagnies était la cause profonde de ce nouveau trafic. Les possessions de la Compagnie d'Occident étaient revenues à la nouvelle Compagnie des Indes. Ainsi les navires allant vers l'océan Indien pouvaient relâcher à Gorée et à Ouidah.

Gorée faisait partie de la concession du Sénégal. L'amiral d'ESTRÉES en avait chassé les Hollandais en 1677. Un directeur général était responsable de cette colonie (5).

A Ouidah, les Français, établis depuis 1623, n'avaient qu'un « fort » au bord de la mer, au voisinage de ceux des Portugais, des Hollandais et des Anglais (6). Ce « Fort Saint-Louis » était dirigé aussi par un employé de la Compagnie qui avait titre de Directeur (7).

Gorée semble avoir été préféré à Ouidah pour des questions de sécurité (8). Dans le golfe

(1) Ce que firent :
la *Méduse* (*in* Corr., t. 1, p. XXXVI, s. i.) ;
la *Vierge de Grâce* (*in* Corr., t. 2, *Le Conseil supérieur de Bourbon à la Compagnie*, 20 décembre 1733, p. 146, s. i.) ;
le *Duc de Noailles* (*in* Corr., t. 1, *Le Conseil supérieur de Bourbon à la Compagnie*, 20 décembre 1731, p. 161, s. i.) ;
la *Diane* (*in* Corr., t. 2, *La Compagnie au Conseil supérieur de Bourbon*, 11 décembre 1734, p. 221, s. i.).

(2) *Cinq documents relatifs aux premières traites des îles au Sénégal et en Guinée*, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 1335 (s. i.).

(3) Après avoir quitté « Juda », ce bateau alla « prendre abondamment les rafraîchissements nécessaires tant pour son équipage que pour ses noirs » à l'île du Prince (ou du Principe) (in *Instructions pour le sieur Butler...*, 5 septembre 1729, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 141, s. i.).
Cette escale semble ne s'être jamais reproduite.

(4) Corr., t. 1, p. XXXV-XXXVI (s. i.).
Corr., t. 1, *Le Conseil supérieur de Bourbon aux directeurs*, 20 décembre 1731, p. 140 (s. i.).
Corr. Bourbon-île de France, *Le Conseil de l'île de France à celui de Bourbon*, 17 juin 1731, *in* R. T., t. 7, 2e trimestre 1944, p. 74 (s. i.).

(5) DERNIS, *Recueil ou collection des titres, édits...*, t. 4, p. XXXIX et s. (s. i.).
Instructions pour le sieur Tortel..., *article* 4, 5 septembre 1729, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 136 (s. i.).

(6) POPE HENNESSY, *Sins of the Fathers*, p. 67, en note.
L'auteur (en anglais) nomme ces forts « stations ».

(7) DERNIS, *Recueil ou collection des titres, édits...*, t. 4, p. xl et s. (s. i.).
Sur l'organisation du domaine colonial de la Compagnie, voir :
WEBER, *La Compagnie française des Indes*, p. 452-454.
Sur cette côte africaine en général :
GASTON-MARTIN, *Histoire de l'esclavage dans les colonies françaises*, p. 52-61.

(8) Gorée, proche de la route de l'océan Indien, était aussi mieux placée que Ouidah (dans le fond du golfe de Bénin). Cependant, la préférence réservée à Gorée ne semble pas avoir eu comme principale cause la proximité de cette route mais bien la sécurité.

de Bénin, à Ouidah, les Européens subissaient des troubles locaux. HOUDOYER de PETITVAL, le directeur du comptoir français, révèle dans une lettre relative à l'escale de la *Méduse* : « Les révolutions continuent toujours en ce pays. J'estois aux prises avec une armée de 20 000 hommes, le jour même de l'arrivée de la *Méduse*. L'action a esté un peu chaude, il y a eu plus de 2 000 hommes de l'armée qui ont resté sur place. Mon fort a été embrasé et la poudrière a sauté, ce qui a fait périr plus de 2 000 personnes... J'espère que la suite sera plus gracieuse. En attendant, le pays, le commerce et tout le monde en souffrent infiniment... Jugez combien il faut se donner de peines pour avoir des captifs (1). » POPE HENNESSY explique dans son ouvrage que le roi de Ouidah refusait le libre passage aux caravanes d'esclaves du roi du Dahomey vers la côte (2).

HOUDOYER de PETITVAL « fut massacré par les nègres » en septembre 1729 (3).

Les « Yolofs » (Ouolofs) et « Bambaras » du Sénégal accompagnés des « noirs de Guinée (4) » arrivèrent donc en plus grand nombre que les captifs du golfe de Bénin. Un quartier de Port-Louis porte encore le nom d'un de ces groupes d'esclaves : le « Camp Yolof » (5). Sans faire de la toponymie aventureuse, l'expression montre que ces « Yolofs » avaient été remarqués...

Le trafic servile côte occidentale d'Afrique-Mascareignes paraissait bien établi ; cependant, les pertes au cours du voyage avaient été trop nombreuses, la *Badine* avait eu plus de 160 morts (6) ; « le commerce (« des noirs de Guinée et du Sénégal ») était à la charge de la Compagnie (7) » ; aussi cette dernière décida le 12 décembre 1731 que « vu le prix favorable des noirs malgaches, on ne fera plus passer à l'île Bourbon aucun noir du Sénégal ni de Guinée (8) ».

Les îles avaient estimé ces esclaves comme « canotiers » (marins des canots) et comme travailleurs agricoles. Elles en demandèrent de nouveau mais n'obtinrent pas satisfaction (9).

3. — 1736-1745.

Grâce à LA BOURDONNAIS, le trafic reprit. Sa recherche de main-d'œuvre toucha ainsi tous les points de traite que les Mascareignes connaissaient... (10).

« Il nous faut des noirs, n'oubliez pas Messieurs de faire passer vos navires à Goret pour en en prendre, mais qu'ils les prennent jeunes non pas comme ces derniers dont la plupart sont caducs et incapables de servir (11) », écrit-il en avril 1737 aux directeurs.

(1) HOUDOYER de PETITVAL, *Lettre au Conseil supérieur de Bourbon*, 12 février 1729, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 142-143 (s. i.).
(2) POPE HENNESSY, *Sins of the Fathers*, p. 89.
(3) DERNIS, *Recueil ou collection des titres, édits...*, t. 4, p. xlj (s. i.).
(4) CRÉPIN, *Charpentier de Cossigny*, p. 53.
(5) NOËL, *L'esclavage à l'île de France...*, p. 36.
(6) Corr. Bourbon-île de France, *Le Conseil de l'île de France à celui de Bourbon*, 17 juin 1731, *in* R. T., t. 7, 2e trimestre 1944, p. 74 (s. i.).
(7) Corr., t. 2, *La Compagnie au Conseil supérieur de Bourbon*, 17 novembre 1732, p. 79 (s. i.).
(8) *Arrêt de la Compagnie du 12 décembre 1731*, cité *in* VERGUIN, *La politique de la Compagnie des Indes*, *in* Revue historique, 1956, p. 51.
LOUGNON, *Analyse de la rubrique « commerce et colonie... »*, *in* R. T., t. 1, 3e trimestre 1933, p. 188.
(9) A. D. Réunion, Co 1362, *Ordres et instructions pour le capitaine du vaisseau le* Héron, *article 1*, 27 avril 1736.
VERGUIN, *La politique de la Compagnie des Indes...*, *in* Revue historique, 1956, p. 53.
(10) Voir *supra*, *in* les paragraphes sur Madagascar, la côte orientale d'Afrique et l'Inde, tous les efforts de LA BOURDONNAIS.
(11) A. N. $C_4 2$, *La Bourdonnais aux directeurs*, 6 avril 1737.

Une centaine d'esclaves par an, en moyenne, arrivèrent ainsi de 1739 à 1744 aux îles [1]. Le naufrage du *Saint-Géran* qui servit à BERNARDIN de SAINT-PIERRE pour faire mourir Virginie fit en réalité périr des esclaves de Gorée...

En 1744, la Compagnie, qui devait assurer le plus rapidement possible l'enlèvement de 600 esclaves dans ses captiveries de Gorée, passa un marché avec l'armateur MICHEL de Nantes pour les porter à l'île de France. La liberté de commercer avec l'océan Indien était possible depuis 1742, et le Ministre ne voulait pas permettre que la Compagnie vendît elle-même les Sénégalais pour ne pas augmenter « les créances... où il sait par une longue et fâcheuse expérience qu'elle ne peut se faire payer qu'après nombre d'années et presque toujours à perte... [2] ».

Fut-ce un marché de dupes ? On sut que la *Favorite* arriva aux îles avec sa cargaison en 1745, qu'elle en repartit bondée de café et qu'elle arriva heureusement à Lorient en février 1746. Mais MICHEL porta plainte à la Compagnie contre un sieur MOREL, conseiller à Bourbon, avec qui il était entré en relation à cette occasion... [3].

4. — 1749-1756 (?).

Les importations régulières s'arrêtèrent après le départ de LA BOURDONNAIS. Les administrateurs demandaient toujours des noirs de Guinée et du Sénégal notamment pour les indigoteries et les sucreries [4]. Une fois la guerre de Succession d'Autriche terminée (1748), les esclaves de l'Afrique de l'Ouest furent de nouveau introduits. L'*Hercule*, le *Chevalier Marin*, le *Bristol* débarquaient, en mai 1750, 789 « têtes » au Port-Louis [5].

On s'interroge devant cette faveur exceptionnelle accordée aux Mascareignes par les directeurs. La raison vient peut-être du fait que DAVID, alors gouverneur général des îles (1746-1753), venait de quitter son poste de directeur de la concession du Sénégal (1738-1746) et avait pu faire des recommandations à ses anciens subordonnés... [6].

(1) A. N. $C_4 3$, *Les directeurs au Conseil supérieur de l'île de France*, 23 mars 1739 et *réponse*, 8 janvier 1740.
A. Lorient, 1 P 297c, liasse 10.
Corr., t. 3, 1er fasc., p. XXXIII (s. i.).
Corr., t. 3, 1er fasc., *La Compagnie au Conseil supérieur de Bourbon*, 17 février 1738, p. 115 (s. i.).
Corr., t. 3, 1er fasc., *La Compagnie au Conseil supérieur de Bourbon*, 10 septembre 1738, p. 113 (s. i.).
Corr., t. 4, *Extrait du registre général des délibérations de la Compagnie des Indes du 27 juin 1741*, p. 11 (s. i.).
Corr., t. 4, *Extrait du registre général des délibérations de la Compagnie des Indes du 29 juin 1743*, p. 101 (s. i.).
Corr., t. 4, *Extrait du registre général des délibérations de la Compagnie des Indes du 11 avril 1744*, p. 138 (s. i.).
LA BOURDONNAIS, *Mémoire des isles de France et de Bourbon*, p. 134, note de A. LOUGNON (s. i.).

(2) *Convention entre la Compagnie et le sieur Gabriel Michel de Nantes*, 25 juillet 1744, *in* R. T., t. 3, p. 315, 4e trimestre 1938, p. 316 et 324-325 (s. i.).
Corr., t. 4, *La Compagnie au Conseil supérieur de Bourbon*, 22 septembre 1744, p. 189 (s. i.).

(3) A. N. $C_2 33$, *La Compagnie à David*, 17 février 1747.

(4) A. N. $C_4 5$, *Vigoureux aux directeurs*, 25 mars 1748.

(5) A. N. $C_4 6$, *David aux directeurs*, 8 novembre 1750.
A. Lorient, 1 P 297a, liasse 1, pièce 42, *La Compagnie à Godeheu, directeur à Lorient*, 20 janvier 1751.
Corr., t. 5, p. XXXVI (s. i.).
Le « déchet » avait été cependant de 30 % puisque 1 090 esclaves avaient été embarqués au Sénégal.

(6) DERNIS, *Recueil ou collection des titres, édits...*, t. 4, p. XXXIX (s. i.).

Ce fut le dernier arrivage massif de cette région d'Afrique. Quelques esclaves furent importés par la suite (en 1756 notamment) (1). Les demandes en noirs des administrateurs des îles reprirent, en 1751 : « il faut des noirs de Guinée, cette nation est plus laborieuse, plus attachée, moins sujette au marronnage par l'éloignement de leur pays et plus propres au service des bateaux qu'on ne craindrait pas de les voir enlever (2) » ; en 1753 : « ... quant aux noirs du Sénégal, la Compagnie est informée de quelle importance il est d'en avoir dans la marine aux isles, où ils peuvent suppléer en grande partie aux matelots, charpentiers, calfats de l'Europe et aux lascars de l'Inde... (3) ». De même en 1754 (4), en 1755 (5).

Le dernier navire qui apporta quelques esclaves fut peut-être le *Choiseul* en 1767 (6) : la Compagnie était agonisante...

Malgré POIVRE qui écrivait : « S'il était possible de faire passer les vaisseaux destinés pour ces îles à la côte d'Afrique, soit à Gorée ou ailleurs pour y prendre chacun 60 ou 100 esclaves et les transporter ici, ce serait grand avantage pour le service du Roi dans cette colonie (7) », le trafic avait cessé.

MILBERT, au début du XIX[e] siècle, remarqua bien des « Yolofs » à l'île de France (8) ; à la suite de NOËL, on peut affirmer que le peintre avait confondu les races africaines entre elles, ces « Yolofs » étaient soit des descendants créoles, soit des « Mozambiques (9) ».

En dépit de leur petit nombre, les Africains de l'Ouest avaient rendu de grands services aux îles, et le souvenir de leurs arrivées subsistait donc à la fin de la présence française.

L'étude de tous les lieux de traite où les Mascareignes se fournissaient en main-d'œuvre servile se termine avec ces Africains de l'Ouest.

Pour être complet, notons que des Malais « en nombre insignifiant (10) » arrivèrent à partir des années 1770. D'où vinrent-ils exactement ? Aucune source ne permet de l'affirmer. Certainement, étaient-ils amenés avec les Indiens... Seul UNIENVILLE les note (11).

Nous allons maintenant nous attacher à faire revivre les hommes — négriers ou esclaves — qui participèrent au trafic. Nous allons étudier les modalités de ce commerce et le voyage vers les îles.

(1) A. Lorient, 1 P 297[a], liasse 2, pièce 99, *La Compagnie à Godeheu*, 18 octobre 1755.
A. Lorient, 1 P 297[a], liasse 2, pièce 102, *La Compagnie à Godeheu*, 29 octobre 1755.
DATRYMPLE, *Relation de voyage à l'île de France*, *in* R. T., t. 1, 3[e] trimestre 1934, p. 401 (s. i.).
(2) A. N. $C_3$10, *Lozier-Bouvet à la Compagnie*, 9 mars 1751.
(3) A. Toulon, 997 3 A, *Bouvet à la Compagnie*, 31 décembre 1753.
(4) A. N. $C_3$18, *Brenier à la Compagnie*, 12 avril 1754.
(5) A. N. $C_3$11, *Brenier aux directeurs*, 19 décembre 1755.
(6) A. Lorient, 1 P 241 b, liasse 7, p. 5, *État des effets... pour être envoyés à Juda par le* Choiseul..., 25 mai 1765.
Ce navire arriva à l'île de France, le 31 mars 1767.
(7) A. Brest, M 90, pièce 74, *Poivre au Ministre*, 18 décembre 1768.
(8) MILBERT, *Voyage pittoresque...*, t. 2, p. 162-163 (s. i.).
(9) NOËL, *L'esclavage à l'île de France...*, p. 36.
(10) UNIENVILLE, *Statistique de l'île Maurice...*, t. 1, p. 278.
(11) PRENTOUT (in *L'île de France sous Decaen*, p. 125) et NOËL (in *L'esclavage à l'île de France...*, p. 49) ne s'appuient que sur les quelques lignes du baron d'UNIENVILLE.

TROISIÈME PARTIE

LA TRAITE AU FIL DES JOURS

Nous allons décrire les hommes et les marchandises qui participèrent au trafic.

Trois points vont être soulignés. Nous verrons d'abord les comportements des traitants (chapitre I) ; ensuite les « effets de traite » échangés et les prix pratiqués (chapitre II). Enfin, nous nous attacherons à faire un tableau du voyage de retour, quand les bateaux étaient chargés d'esclaves (chapitre III).

CHAPITRE PREMIER

LES COMPORTEMENTS SUR LES LIEUX DE TRAITE

Les navires partis de l'île de France ou de Bourbon (1) par « beau temps, petit frais, mer belle » ou par un « horizon fort embrumé de grains orageux (2) », arrivaient sur les lieux de traite à Madagascar, à la côte orientale d'Afrique... : quels étaient alors les comportements de ces Français ? Comment s'ouvrait le commerce, comment se déroulait-il ?

Ici ne nous intéressent pas les conséquences suscitées par le commerce mais seulement la manière de négocier ; l'action même d'échanger des « effets de paiement » contre des esclaves.

Les rapports entre « indigènes » et « négriers » étaient différents selon l'endroit choisi.

On retrouve les divisions antérieures :

I. — A la côte malgache : le traitant établi.
II. — Chez les Portugais de Mozambique : le traitant diplomate.
III. — Chez les Arabes de « Zenguebar » : le traitant contrôlé.
IV. — A la côte de « Guinée » et en Inde : le traitant absent.

Puis nous ferons une mise au point sur trois particularités des préparatifs du départ :

V. — 1. La « marque ».
2. La mise en ordre des écritures.
3. La préparation du voyage retour.

(1) Sauf pour la côte occidentale d'Afrique. En partie pour la péninsule indienne.
(2) A. Maurice, série OC. Pour les deux présentes citations : A. Maurice, OC 24 B, *Journal du vaisseau l'Espérance*, 5 novembre 1774.

I. LE TRAITANT ÉTABLI (CÔTE MALGACHE)

Une fois « l'ancre jetée » et le « navire en sûreté », état-major et équipage descendaient les canots et rejoignaient la terre ferme. Parfois, ils se servaient des pirogues des « indigènes (1) ».

Les phases préliminaires.

Quand le capitaine voulait donner quelque solennité à son arrivée, il faisait tirer un coup de canon et hisser le pavillon.

On allait saluer le roi du lieu, ainsi à Boina en 1733 : « Nous avons été... saluer le roy de cette coste que nous avons trouvé assis sur le sable, aïant sa sœur à son côté droit et une centaine de noirs armés de fusils, rangés en haye assis à ses côtés tout comme luy. Ce roy n'a pas bougé de sa place que nous n'ayons été à cinq ou six pas de luy. Pour lors, se levant d'un grand pas, (il) nous a donné sa main à toucher. Nous l'avons prié de se remettre, ce qu'il a fait dans l'instant en nous invitant d'en faire autant. Cette première cérémonie finie, nous luy avons fait dire par notre interprète que le premier motif qui nous engageait de relâcher sur ses terres était pour avoir l'honneur de le saluer... (2). »

Dans les postes où se trouvait un chef de traite, le capitaine (avec un « subrécargue » si le navire était important) allait à la « palissade » se présenter. Déjà, « les noirs... avertis qu'il est arrivé à Tamatave et à Foulpointe des vaisseaux français accourent..., ils apportent comme à une foire leurs esclaves, leurs troupeaux et leur riz et presque toujours en grande quantité quand le pays est tranquille (3) ».

Il fallait accomplir ensuite un choix délicat, dont le succès de la traite dépendait : « Un Européen, s'il veut commercer à Madagascar et ne pas être trompé, tant dans les prix que dans la qualité des marchandises, doit nécessairement se soumettre à l'habitude et se choisir une maîtresse. Cette femme devient alors son interprète, sa gouvernante et son agent (4). »

L'officier d'état-major Tombe donne des conseils encore plus précis : « Ceux qui vont traiter (à Madagascar) prennent pour femme celle d'un chef ou l'une de leurs filles ; ils achètent ou louent une maison faite de branches d'arbres et couverte de feuilles de cocotiers ; ils y déposent leurs marchandises, ils font connaître à cette femme ce qu'ils désirent en échange et c'est elle qui parcourt le pays et fait les marchés. Il y a toujours beaucoup d'avantage à la choisir parmi la famille d'un prince un peu puissant, parce qu'alors elle obtient plus facilement les noirs à des prix modiques. Quant la traite est complète et embarquée, on donne à cette femme une pièce ou deux

(1) Dejean, *Journal...*, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 331 (s. i.).
Lanux, *Mémoire...*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 80 (s. i.).
Pour la description des pirogues, voir :
Petit de La Rhodière, *Rapport sur différentes parties de Madagascar*, p. 70 (s. i.).
(2) Dejean, *Journal...*, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 331 (s. i.).
Autre exemple similaire :
A. N. 4 JJ 87, *Journal du vaisseau le* Phélipeaux, juillet 1756.
(3) A. N. C_5A_7, pièce 8, *Journal sur les opérations de MM. de Bellecombe... et Chevreau...*, septembre-octobre 1776.
(4) Frappaz, *Voyages...*, p. 121 (s. i.).

de toile bleue, quelques mouchoirs ou colifichets... une portion d'arack (1) et vous la congédiez... Pendant la durée de la traite, les parents vous rendent souvent visite : il faut leur faire de petits présents, surtout en arack dont ils sont très amateurs. On doit bien faire attention à leurs mains parce qu'ils sont assez voleurs, du reste ce sont d'assez bonnes gens... (2). »

GLÉMET vécut ainsi avec une femme « splendide » ; FORVAL, après 1742, épousa la fille du roi de Sainte-Marie, BÉTI...

Il fallait en imposer, BECQUET comme chef des traites avait reçu le droit du Ministre de la Marine de porter « un uniforme qui doit être de drap gris-blanc avec un bouton de cuivre timbré d'une ancre et un parement et doublure à son choix (3) ». Il est peu probable qu'il revêtit ce vêtement à Fort-Dauphin du fait de la chaleur ; cette citation reflète cependant l'état d'esprit des Français envers la traite malgache.

Le temps des présents.

Comme le dit si justement un Hollandais, on « achetait l'amitié du roi (4) » en lui faisant des présents. Le roi de Foulpointe, YAVI, semble avoir été le champion de ces profits.

Fusils, poudre, miroirs, toile étaient donnés pour amorcer la traite. Parmi les nombreux « états des objets donnés en présents », citons celui du 30 juin 1786 (5) :

	FUSILS	TOILE BLEUE A « LA PIÈCE »	MIROIRS	EAU-DE-VIE A LA « BOUTEILLE »
A YAVI, principal roi de Foulpointe.......	2	1		12
A KIRI, son fils..........................	2	1/2		
A la mère de YAVI.......................		1	6	
Puis à tous les chefs de la région qui étaient venus (19 individus) : chacun...........	1	1/2		
Total..............................	23	12	6	12

Les riches vêtements étaient également prisés ; en 1768, la *Garonne* avait dans sa cargaison pour les « présents » des « habits complets galonnés », des « chapeaux bordés en faux plumets de plusieurs couleurs », des paires de souliers avec leurs boucles, des paires de jarretières... (6).

(1) « Arack » : eau-de-vie... de mauvaise qualité...
(2) TOMBE, *Voyage aux Indes Orientales...*, p. 90-91 (s. i.).
(3) A. N. B_{204}, *Le Ministre à Maillart*, 10 mars 1776.
(4) HEMMY, *Journal...*, *in* Gr. Coll., t. VI, p. 192 (s. i.).
(5) B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 17, *État des objets donnés en présents aux différents chefs qui ont assisté à l'assemblée tenue à la palissade du Roi à Foulpointe le 18 du mois de juin par M. de La Serre...*, 1786. D'autres « états » similaires sont *in* : B. Museum, Add. Mss. 18139 et A. Maurice, série HB.
(6) B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 1, *Chargement de la flûte la* Garonne... *par ordre de M. Poivre*, 24 août 1768.

En 1792, à Foulpointe, LESCALLIER fut reçu par ZAKAVOLA qui était « vêtu d'un habit rouge galonné, orné d'épaulettes d'or, à graines d'épinards, présent d'honneur fait depuis nombre d'années à son père HIAVI (YAVI) (1) ».

Comme le rappelle le tableau ci-dessus, l'eau-de-vie était indispensable ; elle paraît avoir coulé à flots (2) !

Tous ces cadeaux étaient donnés au cours de « cabarres » (kabary) et de « palabres » : « Ce sont des espèces d'assemblées de chefs où on se permet toutes sortes de mensonges pour engager les noirs à régler les conditions du commerce de la manière la plus avantageuse (3). »

BENYOWSKY, plus que tout autre, s'est complu dans ces engagements verbaux... (4).

MAYEUR qui participa de nombreuses fois aux « cabarres » les décrit en détail : « ... Tous sont assis par terre, les jambes pliées, les bras croisés sur la poitrine, le menton sur les genoux, un pan de simbou (lamba) (5) retourné sur l'épaule droite, ils fument gravement le tabac dans une pipe dont le récipient est de terre cuite et le tuyau de bambou maron qu'ils se passent après avoir humé quelques bouffées, et boivent le vin de miel ou l'arack quand ils en ont, dans une callebasse qui fait le tour de l'assemblée... Les premiers en âge et en autorité portaient la sagaye et la rondache ; tous s'assirent en cercle, réunissant autour d'eux leurs parents, leurs amis et leur suite sans se mêler ni se confondre (6). »

Un serment clôturait cette fructueuse prise de contact : « le prix de la traite » était alors décidé.

Par exemple, un sieur DHERMITTE achetait, en 1733, les « hommes pièce d'Inde » pour 2 fusils à 11 livres chacun ; GUIARD et LE GUENNE, en 1783, traitaient les « pièces d'Inde à 32 piastres »... (7).

On devait officiellement se tenir au serment conclu mais bien des arrangements se passaient en catimini...

Le serment pouvait être « de sang » (fati-drà), « on se tirait mutuellement du sang de la poitrine pour en faire un mélange avec de la poudre à canon, du gingembre, de l'or, du plomb (8) ».

Une autre modalité décrite « consistait à broyer de la poudre dans le concave d'un bouclier renversé, avec un peu d'eau, quelques balles et pierres à fusils, et quelquefois un peu de gingembre.

(1) LESCALLIER, *Mémoire*, *in* B. M., septembre 1966, nº 244, p. 882 (s. i.).

(2) Nombreux exemples aux A. N. C_5A_5 et C_2A_9 ; au B. Museum, Add. Mss. 18134 et 18139 ; aux A. Maurice, série HB.
Nous avons même trouvé un exemple où, à Foulpointe en 1739, « le capitaine du vaisseau de la Compagnie des Indes la *Paix* » offrit « aux noirs pendant la traite une barrique de vin de Bourdeau » (cf. : A. Lorient, 1 P 177, 296, *Compte que rend M. de La Bouëxierre*, août 1739).

(3) A. N. C_5A_3, pièce 44, *Observations du 10 décembre 1769*, par MAUDAVE.

(4) A. Maurice, HB_8, pièce 25, *Instructions de Benyowsky à Sanglier*, 5 juin 1776.
BENYOWSKY, *Voyages et mémoires...*, t. 2, p. 935 et s. (s. i.).

(5) « Lamba » : tout tissu dont les Malgaches se drapent le corps.

(6) B. Museum, Add. Mss. 18129, fº 90, *Histoire de Ratsimila-Hoe, roi de Foulpointe et des Bé-tsi-miçaracs*, par MAYEUR, s. d.

(7) Voir le chapitre suivant pour le prix des esclaves.
Pour ces deux exemples :
A. N. C_37, *État de comparaison des prix...*, 6 janvier 1733.
B. Museum, Add. Mss. 18135, fº 187, *Mémoire de MM. Guiard et Le Guenne sur la traite qui peut se faire à Madagascar en novembre 1783*.

(8) LESCALLIER, *Mémoire*, *in* B. M., septembre 1966, nº 244, p. 883 (s. i.).
LESCALLIER voulut proscrire en 1792 ce serment.

On met une épée ou une sagaye avec un pistolet en sautoir sur ce bouclier, on remue l'eau et la poudre avec la pointe d'une sagaye en prononçant les paroles sacrées de l'alliance et des imprécations contre ceux qui la violeront. La cérémonie faite, les contractants se régalent en buvant chacun un peu de cette eau très propre à ressembler à de l'encre. J'ai eu quelquefois l'honneur d'assister comme partie contractante à cet auguste banquet et de goûter de ce nectar délicieux (1) ».

Un zébu pouvait même être sacrifié (2), mais, comme ajoute VALGNY : « Ils ne sont fidèles à aucun serment qu'autant qu'ils manquent l'occasion de le violer. » Pour être équitable, notons que les Français agissaient avec la même arrière-pensée.

La traite.

L'échange entre les esclaves, le riz, les bœufs et les « effets de traite » commençait... Il durait plusieurs jours, parfois plusieurs semaines. Les journaux de bord nous renseignent sur le rythme des achats ; par exemple, celui de l'*Hirondelle* en avril 1733 : « J'ai commencé à traiter 3 nègres, le jeudi 2 j'en ai traité 17. Le vendredi 3 j'ai traité 16 esclaves... Le samedi 4 j'ai traité 22 captifs..., le 4 j'ai traité 5 captifs. Le lundi 6, il est venu à bord 3 femmes... elles m'ont dit qu'il n'y avait plus d'esclaves que pour des fusils ce qui m'a fait prendre mon parti de retourner à l'île Bourbon n'ayant point d'armes..., j'en ai traité aujourd'hui 3... (3). »

A Foulpointe, à Tamatave, à Fort-Dauphin, comme le chef des traites avait une négrerie (4) ou un « bloc (5) », le capitaine avait moins de mal à faire cette recherche : il embarquait d'abord les esclaves qui attendaient.

Après l'arrivée des traitants privés à Madagascar, les « naturels » surent se comporter en honnêtes maquignons : « Ils voient tour à tour chaque traitant séparément, ils provoquent leurs enchères habilement et sans même qu'ils s'en doutent. Ces traitants, non contents de répartir l'arack en profusion... paient l'esclave un peu plus cher, reçoivent la gamelle (6) un peu moins pleine ou moins comble ; l'on se relâche insensiblement et l'on s'écarte ainsi et sans presque s'en apercevoir des prix établis ; mais si les naturels sont subtils, ardents à les faire hausser, bien difficilement on les détermine à en rabattre... C'est une guerre de concurrence fort mal entendue, pour les intérêts respectifs des concurrents, les naturels la prévoyant, parce qu'ils y sont habitués. Nous souffrons de nos propres folies et eux jouissent à nos dépens (7). »

Par la crainte des maladies contagieuses, à partir de 1780 environ, les esclaves étaient « visités » tous les soirs ; les chirurgiens recherchaient surtout ceux qui étaient atteints de la « vérole (8) ».

La traite se terminait, les matelots « faisaient de l'eau » et chargeaient la nourriture pour le voyage, les esclaves étaient « enchaînés (9) » : le navire allait rejoindre les îles.

(1) B. Museum, Add. Mss. 18130, fo 79, *Fragments d'écrits de Valgny*, vers 1755.
(2) B. Museum, Add. Mss. 18128, fo 100, *Voyage fait au pays d'Hancove par M. Mayeur en 1785...*
(3) A. N. 4 JJ 86, *Journal de l'*Hirondelle, 7 avril 1733.
(4) B. Museum, Add. Mss. 18128, fo 102, *Voyage fait au pays d'Hancove par M. Mayeur en 1785...*
A. Maurice, HB 1, pièce 10, *Procès-verbal de la rétrocession faite au Roy par MM. les entrepreneurs de la traite à Madagascar des divers postes établis...*, par DUMAINE, 21 juillet 1804.
(5) A. N. C_5A_2, pièce 12, *Journal de ce qui s'est passé au Fort-Dauphin...*, par MAUDAVE, 15 octobre 1768.
(6) « Gamelle » : mesure pour le riz.
(7) B. Museum, Add. Mss. 18134, fo 157, *Jeckell et Tellot à Léger*, 11 mars 1804.
(8) Exemples *in* A. D. Réunion, L 310.
(9) B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 170, *Extrait du voyage de M. Legentil dans les mers de l'Inde*, 1762.

Les dangers.

Le traitant à Madagascar était dans une situation privilégiée. D'abord employé de la Compagnie des Indes, puis du Roi ; « particulier » aussi qui pouvait être défendu par le chef de traite et plus tard par l'agent commercial, il s'installa souvent à demeure pour faire fructifier encore plus ses affaires.

Un seul cas de « massacre » de Français a pu être relevé, c'était en 1739 dans la baie d'Antongil... (1). Peut-être était-ce le résultat d'un comportement particulièrement odieux.

Si les chefs de traite fermaient la palissade le soir, si quelques canons pouvaient impressionner les « naturels », il semble que personne ne voulut aller jusqu'à l'action extrême. Comme le rappelle ROUX : « Tous étaient intéressés à partager les vols et les rapines (2). » Les chefs malgaches trouvaient leur avantage à commercer avec les Français...

Le principal danger était la maladie. Les fièvres « maligne », « putride », « sinoche », la « dissentrie », « l'œdème blanc », la « bourbouille » (maladie éruptive) décimaient ceux qui venaient à la côte malgache (3).

Parmi ces maux, deux paraissent avoir été plus fréquents, « la fièvre maligne » et « les maladies vénériennes ».

Le chirurgien MUNIER qui resta de 1768 à 1771 à Fort-Dauphin les a bien décrites. Il explique la fièvre maligne par « la chaleur ambiante qui faisait perdre à l'estomac de son ressort » et à la bile de « sa fluidité nécessaire ». Le ventre se « météorisait » avec dureté ; les oreilles « tintaient » ; la fièvre était « ardente » ; la mort pouvait suivre au bout de quelques jours... Le traitement se composait de boissons rafraîchissantes et acidulées, de lavements « émolients », de purgatifs et de saignées.

Les maladies vénériennes « ne se traitaient pas ». « La transpiration dans laquelle on est sans cesse suffit seule (4). » Pour « conserver la santé », MUNIER qui n'était pas plus DIAFOIRUS que d'autres, avait des recommandations fort sages : « Souper légèrement, ne s'exposer jamais le soir au serein qui tombe alors abondamment, se garantir le plus soigneusement possible des pluies qui sont fréquentes et en général très froides ; ne sortir jamais le soir la tête ou la poitrine découverte, redouter les excès en tous genres, surtout ceux des femmes et des liqueurs spiritueuses (5). »

Au début du XIXe siècle, CHARDENOUX, alors à Tamatave, résuma bien l'évolution de l'état sanitaire des postes français : « Les maladies étaient plus fréquentes qu'aujourd'hui et on perdait au moins un sixième de la population blanche plus ou moins annuellement, ce qu'on peut attribuer au régime de vie qu'on menait à cette époque à celle d'aujourd'hui où on se ménage mieux, ainsi que les logements qui sont plus grands et plus aérés, ensuite le déboisement qu'on a fait autour du village qui donne plus librement la circulation de l'air, ce qui fait qu'on y est moins malade qu'auparavant (6). »

(1) A. N. C43, *La Bourdonnais aux directeurs de la Compagnie*, 20 novembre 1739.
(2) A. D. Caen, P. D. 102, f° 21, *Roux à Decaen*, 27 août 1807.
(3) A. N. 4 JJ 86, *Journal du* Griffon, 1736.
BARRY, *Lettre à M. G****..., p. 8 (s. i.).
BENYOWSKY, *Voyages et mémoires*..., t. 2, p. 276 (s. i.).
COPPALLE, *Voyage*..., *in* B. A. M., t. VII, 1909, p. 29 (s. i.).
(4) MUNIER, *Observations et réflexions sur les maladies de Madagascar et sur la conservation de la santé dans cette île*, *in* B. M., n° 199, décembre 1962, p. 1070-1083 (s. i.).
(5) MUNIER, *Observations et réflexions sur les maladies de Madagascar et sur la conservation de la santé dans cette île*, in B. M., n° 199, décembre 1962, p. 1092 (s. i.).
(6) B. Museum, Add. Mss. 18129, f° 157, *Tamatave en 1816*, par CHARDENOUX.

D'autres dangers menaçaient les traitants, par exemple la voracité des « cayements »... (1). Ces détails qui prêtent à sourire aujourd'hui doivent néanmoins être notés : c'est de leur connaissance que la traite servile prospéra au cours du siècle.

Passons maintenant aux autres lieux de traite et voyons ce qui les différenciait de Madagascar. Examinons leur spécificité.

II. LE TRAITANT DIPLOMATE (CÔTE DE MOZAMBIQUE)

Il fallait traiter avec doigté. En relisant les textes, on a l'impression que Portugais et Français jouaient une pièce de théâtre dont le décor et les répliques rappelaient la splendeur lusitanienne d'antan mais dont le thème n'était qu'une histoire de bas marchandage.

En 1733, le capitaine de la *Vierge de Grâce* faisait tirer vingt et un coups de canon en l'honneur du roi du Portugal, onze pour la santé du gouverneur (il était malade) et il donnait un dîner « à tous les principaux de Mozambique (2) ».

En 1777, le capitaine de l'*Aventurier* devait remettre « un cheval et deux juments, la selle et l'équipage au Gouverneur de Quérimbe ». Ses instructions ajoutaient : « Au cas où celui-ci fournira des facilités de traite (3) ».

GARNERAY en 1802 (4), embarqué sur un négrier, note pour Ibo : « El Signor Gobernador nous reçut à notre débarquement en grande pompe. Sa garde, et Dieu sait quelle garde ! nous accompagna à son palais en affectant de marcher au pas, comme si elle eût connu l'exercice. Quant au Gobernador, huché sur un trône composé d'un tonneau surmonté d'un petit banc en bois et recouvert d'un vieux rideau de couleur... il ne nous adressa pendant toute la cérémonie que deux ou trois monosyllabes ; en un mot, il fut plein de dignité... Le lendemain, il venait incognito à notre bord et descendait jusqu'aux supplications les plus viles pour que le capitaine lui prête 20 piastres (5). »

A la même époque, AVINE, chirurgien du *Diligent*, se trouvait au comptoir de Mozambique. Invité avec l'état-major du navire négrier chez le gouverneur, il écrit : « On nous annonça au gouverneur et nous fûmes de suitte introduits dans une salle de compagnie, où, après environ un quart d'heure, le gouverneur arriva avec son épouse qu'il nous présenta dans toutes les formes de la galanterie portugaise. Après les premières civilités, le gouverneur nous fit plusieurs questions sur la situation de la République française, sur son gouvernement..., de sa splendeur future... A une heure, on vient avertir que le dîner était servi, le gouverneur prit son épouse par le bras et nous conduisit à pas comptés dans la salle à manger où nous trouvâmes un couvert de 20 à 22 personnes... Je remarquais avec peine que mon voisin de droite avait la gale, et qu'un autre vis-à-vis était atteint du même virus ; je n'en fus pas étonné, cette maladie étant habituellement apportée dans le pays par les noirs de la côte d'Affrique... On servit tant à la française qu'à la portugaise

(1) A. Lorient, 1 P 244, liasse 18, f° 3, *Inventaire des hardes des morts de l'*Alcyon, 20 octobre 1725.
(2) A. N. 4 JJ 86, *Journal de la* Vierge de Grâce, 1733.
(3) A. Maurice, NA 23/10/26, *Acte de dépôt par M. de Châteauneuf, capitaine de l'*Aventurier, 1777.
(4) En faisant la part des « bons sentiments » et de la sensiblerie, GARNERAY est une source précieuse pour tout ce sud-ouest de l'océan Indien au début du XIXe siècle.
(5) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 88 (s. i.).

des mets très délicats et surtout des vins exquis..., mais ce qui déplut à quelques gourmands d'entre nous, c'est que de grands et lestes valets qui se trouvaient là fort mal à propos, enlevaient les plats, presqu'aussitôt qu'ils étaient servis... Il n'y avait pas longtemps que nous étions au dessert quand M. le Gouverneur et ses officiers se levèrent subitement ; je n'en devinais la cause que lorsque j'entendis Son Excellence entonner à haute et intelligible voix l'agimus (1). »

Après cette digne réception, Charles-Marie PINTO, frère de l'évêque, vint voir les officiers du *Diligent* pour leur vendre des provisions de bouche et des esclaves...

En règle générale, il fallait commencer par « visiter ceux auxquels il faut faire des présents ». Ainsi, à Mozambique, par ordre d'importance, il fallait présenter ses respects au gouverneur, à l'ouvidor (auditeur des comptes), au feydor (receveur des douanes), au commandant de la citadelle, à l'ancien ouvidor et aux ecclésiastiques (2).

Tous aidaient les traitants « de leur crédit » en se cachant des autres du fait de la législation prohibitive de Lisbonne :

« ... Le neveu du Vice-Roy (de Goa) traite secrètement, il est venu à notre bord prendre quelques marchandises en payement desquelles il nous a donné de beaux esclaves. »

« ... Les deux ouvidors sont venus comme ils nous l'avaient promis avec 5 esclaves que nous leur avons acheté plus chers que ceux des autres... et nous avons ajouté même quelques articles gratis en guise de présent... ; ils ont fait un peu de cérémonie pour les accepter mais ce n'était que pour la forme... »

« ... Le feidor et un de ses amis nous est venu voir..., nous les avons retenu à dîner, après quoy, nous avons traitté quelques esclaves. »

« ... L'ouvidor nous a prié d'aller chez lui pour traitter 36 noirs lui appartenant en partie, le reste au gouverneur..., les marchandises leur ont été livrées cette nuit, car c'est de cette façon que nous sommes forcés de travailler. »

Cette manière de faire, décrite par DEJEAN, exista durant tout le reste du siècle : visites, cadeaux, esclaves négociés selon le bon vouloir des officiels... Et le tout avec une allure de bonne urbanité (3).

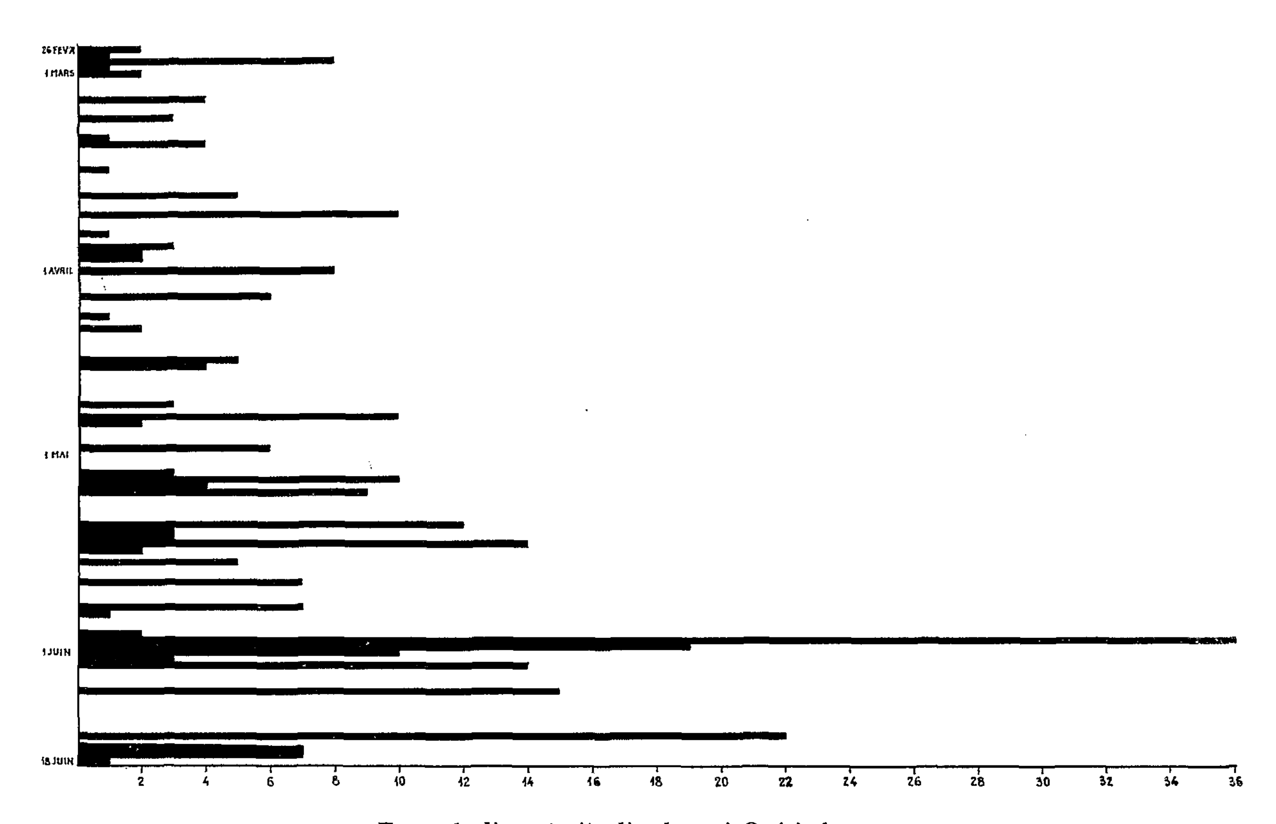
Comme à Madagascar, les esclaves étaient achetés peu à peu au fil de l'escale. Le graphique page 199 montre une traite particulièrement longue à Quérimbe en 1777 qui rapporta cependant 318 esclaves.

Des « bagnans » (ou banyans) complétaient la cargaison servile. C'étaient des « Malabars » qui commerçaient le long de toute la côte orientale d'Afrique (4). Comme les Portugais, ils gardaient les captifs dans des « enclos », des « négreries » ou des « baraquements ». Réputés pour « leurs ruses et tromperies », ils n'étaient « visités » que si la traite laissait à désirer (5).

Une fois la traite terminée, un prêtre portugais baptisait obligatoirement les esclaves (en 1733 : « à 20 sous, argent de France, la teste »). Le capitaine essayait que cette dépense fût la moins chère possible.

(1) AVINE, *Voyages...*, p. 39-40 (s. i.).
(2) A. N. $C_2$27, *Instructions pour le capitaine du* Jupiter, 1736.
A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal tenu par le sieur Dejean...*, 14 décembre *1733*. (Publié par A. LOUGNON, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 329, s. i.)
(3) Exemples *in* A. Maurice, séries OC et NA et *in* AVINE, GARNERAY.
(4) Nous les retrouverons chez les Arabes.
(5) A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal tenu par le sieur Dejean...*, 14 décembre 1733. (Publié par A. LOUGNON, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 359, s. i.)
AVINE, *Voyages...*, p. 45 (s. i.).

On allait saluer une dernière fois les officiels. Si le gouverneur avait été satisfait de la tournure du négoce, il pouvait faire quelque menu cadeau ; ainsi l'état-major du *Diligent* reçut « quelques bouteilles d'excellent vin de liqueur, des petits pains frais et un grand bocal d'olives confites (1) ».



Exemple d'une traite d'esclaves à Quérimbe en 1777
(Source : A. Maurice, NA 23/10/26, *Acte de dépôt par M. de Chateauneuf, capitaine de l'*Aventurier)

III. LE TRAITANT CONTRÔLÉ (CÔTE DE « ZENGUEBAR »)

Les négriers dépendaient de l'humeur changeante des gouverneurs et des chefs des douanes. Parfois, les Français n'avaient qu'à mettre la voile en toute hâte, car ces Arabes étaient des courtiers rigoureux qui n'appréciaient pas du tout la fraude ; ainsi en 1778, au sujet de l'*Abyssinie* qui avait traité à « Montbaze » : « Les Arabes... ayant même comploté de faire un mauvais parti de lui (le capitaine), son équipage et son vaisseau, il a eu le bonheur de se sauver (2). »

En 1802-1803, le capitaine de la *Doris* qui avait embarqué 150 esclaves frauduleusement, craignant d'inutiles complications, partit de nuit de Zanzibar, mais à « 12 lieues du port » il resta

(1) Avine, *Voyages...*, p. 45 (s. i.).
(2) A. Maurice, OC/91, *Déclaration d'arrivée du capitaine de l'*Abyssinie, novembre 1778.

en panne par manque de vent ; il décida alors de « déguiser le brick en trois mâts de guerre avant que le jour s'élève ». L'équipage peignit des canons de bois, déguisa quelques « nègres » en marins en les barbouillant « de mixture blanche » ; le capitaine mit son uniforme de lieutenant de vaisseau ; le second enfila « une chemise de laine rouge simulant un frac d'officier anglais ». Au matin, quand les barques de la douane vinrent rôder autour du négrier, le capitaine « assura » les couleurs en faisant monter un pavillon anglais et en tirant un coup de canon... (1).

L'atmosphère était à la suspicion. A l'arrivée, le bateau était visité par un agent des douanes (2) et « conformément à l'usage, toutes nos embarcations, excepté une seule indispensable au service du bord, devaient être remises à terre entre les mains des douaniers (3) ».

Ces derniers, chaque soir, « escortaient les nègres inscrits et déclarés » et fermaient le cadenas de la chaîne qui attachait notre canot à l'arrière du navire (4) ».

Le capitaine rendait visite au gouverneur et au chef des douanes. Des présents les amadouaient. En 1775, le capitaine de l'*Espérance* donna « deux pistolets d'argent à deux coups, quatre mousquetons, un sac de piastres et un rouleau de soieries (5) ». Comme le résume DALLONS en 1804 : « Avant d'entrer en traite, les Français sont tenus à des cadeaux très dispendieux (6). »

Le gouverneur donnait « un interprète qui est à sa dévotion et sous les apparences de la plus grande liberté, nous dépendons entièrement de cet homme, quelques moyens que l'on mette en usage. Les Français sont toujours obligés de se soumettre au prix qu'a fixé le gouvernement, et au payement le gouverneur par une atroce infidélité leur fait encore éprouver une perte de 30 % (7) ».

L'eunuque « YACOUT » (ou YACUT), « ancien favori de l'Iman de Mascate », alors gouverneur de Zanzibar, semble avoir été d'une « rapacité incroyable (8) ». La situation de l'Européen dominé fait penser au système du « fonduq » qui existait à Alexandrie au XVe siècle... (9).

L'échange par lui-même reflétait la position inférieure des négriers : « les noirs captifs se vendent à l'enchère et aux cris des vendeurs publics, c'est entre ces derniers et l'interprète que se fait un commerce qui ruine les Français. Ils augmentent le prix des noirs à volonté et finissent même par nous faire craindre de ne pouvoir les obtenir à n'importe quel prix, parce que leur religion leur défend, disent-ils en pareil cas de vendre aux blancs. A la fin de la traite, le gouverneur fait payer un droit de 11 piastres par tête », nous renseigne encore DALLONS.

Comme à Mozambique, les « banyans » aidaient à compléter les traites serviles, mais comme tous les étrangers, ils devaient eux aussi subir « les extorsions des officiels arabes (10) ».

En étudiant les brimades auxquelles les traitants des Mascareignes devaient se plier, on se rend compte — une fois de plus — du besoin impératif des îles en main-d'œuvre.

(1) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 119-120 (s. i.).
(2) A. Maurice, OC 24 B, *Journal de navigation de l'*Espérance, 1775.
(3) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 111 (s. i.).
(4) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 111 (s. i.).
(5) A. Maurice, OC 24 B, *Journal de navigation de l'*Espérance, 1775.
(6) A. Maurice, GA 77/2, *Mémoire de Dallons au Capitaine général*, 5 fructidor an XII (1804).
(7) A. Maurice, GA 77/2, *Mémoire de Dallons au Capitaine général*, 5 fructidor an XII (1804).
(8) *Mémoire de Dallons...*, et GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 110 (s. i.).
(9) « Fonduq » (ou Fundaco en italien). Le marchand devait se plier à toute une série de mesures coercitives à Alexandrie. Le « fonduq » était l'endroit où il devait se rendre sans pouvoir aller ailleurs.
(10) GRAY, *History of Zanzibar*, p. 106.

IV. LE TRAITANT ABSENT (AFRIQUE OCCIDENTALE ET INDE)

a. — *En Afrique de l'Ouest,* le trafic n'eut lieu que pendant le monopole de la Compagnie des Indes ; ce fut donc aux agents du Sénégal et de Ouidah de faire la traite. Les capitaines ne faisaient que débarquer la cargaison à cet effet, et embarquer les esclaves vers les Mascareignes.

Ainsi, dans les « instructions pour le sieur TORTEL, capitaine du vaisseau la *Diane,* destiné pour le Sénégal... », les directeurs de la Compagnie mentionnent à l'article 4 : « Le directeur général du Sénégal, ou celuy qui commandera à sa place, a ordre de la Compagnie de composer la cargaison de noirs pour la *Diane* (1). »

De même, dans les « instructions pour le sieur BUTLER, capitaine du vaisseau la *Vierge de Grâce,* destiné pour le comptoir de Judah », à l'article 4 : « Ledit sieur BUTLER exécutera les ordres qui luy seront donnez par le sieur de PETITVAL, directeur du comptoir, qui est chargé de faire la traitte des noirs pour le vaisseau la *Vierge de Grâce* (2). »

Les rapports entre Africains et Français appartiennent à l'histoire de la traite atlantique. Disons seulement que le comportement des Français au Sénégal et à Ouidah ressemblait à celui des traitants de Madagascar ; une différence cependant : les rapports paraissent avoir été, en Afrique de l'Ouest, plus structurés et plus dangereux (3).

b. — *En Inde,* les capitaines, au temps de la Compagnie, recevaient les esclaves du gouverneur ou de ses agents. Ainsi, le Conseil supérieur de Pondichéry entretint-il une correspondance abondante avec ceux des îles (4). Après 1767, des traitants durent avoir des correspondants à Pondichéry et à Chandernagor, mais nous nous heurtons à une absence de documents. Qui leur trouvait des esclaves ? Comment faisaient-ils ?

Des navires des Mascareignes allèrent à Goa : les capitaines se comportaient-ils comme à Mozambique ?

Autant de questions qui, en l'état actuel, ne peuvent recevoir de réponses.

Les comportements des Français envers les « vendeurs d'esclaves » peuvent se résumer en un rapport de force. Tantôt les traitants étaient dominateurs (à Madagascar, en Afrique de l'Ouest), tantôt ils étaient plus ou moins dominés (à « la côte de Zenguebar », à Mozambique).

(1) *Instructions pour le sieur Tortel..., in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 136 (s. i.).
(2) *Instructions pour le sieur Butler..., in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 137 (s. i.).
(3) GASTON-MARTIN, *Histoire de l'esclavage...*, p. 56-61 : les rapports entre les chefs indigènes et les traitants français.
LA RONCIÈRE, *Nègres et négriers,* p. 74-77.
RINCHON, *Pierre Ignace Liévin Van Alstein.* Nombreux passages sur le comportement du capitaine flamand en Afrique.
(4) Corr. Bourbon-Indes, *in* R. T. et Corr., les cinq tomes. Voir p. 179-180.

V. PRÉPARATIFS DU VOYAGE : MISE AU POINT SUCCINCTE

Nous regroupons ici trois opérations qui se déroulaient entre le moment où la traite commençait et le jour où le bateau levait l'ancre pour rejoindre les Mascareignes. Elles ne concernent pas directement les rapports entre négriers et « indigènes » mais relèvent des préparatifs internes au navire.

1. — La « marque ».

Comme l'énonce le registre du greffe au Conseil supérieur de Bourbon en 1727 : « Tous les noirs... seront marqués (1) sur l'épaule gauche de l'empreinte que la Compagnie fait remettre au Conseil afin que l'on puisse savoir et confisquer ceux qui pourraient être introduits en fraude (2). »

Il semble cependant que cet abject procédé se soit répandu après la fin du monopole de la Compagnie et sur les lieux mêmes de la traite (3).

Les « nègres pour le compte du Roi » furent « marqués d'un R (4) », tandis que les « nègres » de la traite privée eurent une lettre qui, pour la plupart, était l'initiale du patronyme de leur futur « maître » : ainsi, en 1769, à Foulpointe, 18 Malgaches sont « marqués B » pour le chevalier de BRUNY, 9 « T » pour le sieur TRUDON, 6 « M » pour le sieur MICHEL, 9 « V » pour le sieur VOISIN, 4 « A » pour le sieur AMAT, 20 « G » pour le chevalier GRENIER, un « L » pour l'abbé LE BRUN, et un négrillon « S » pour un certain M. de SAINT-PIERRE, assurément le littérateur (5).

A Madagascar, on marqua surtout au bras (6) ; à la côte orientale d'Afrique, il semble que l'on ait choisi la cuisse... (7).

Malgré ces précautions, la fraude exista à Madagascar : deux noirs marqués d'un « R » à Foulpointe débarquaient avec une autre marque sur le bras à Port-Louis (8).

Cette pratique fut-elle généralement employée ?

Par les exemples rencontrés, il semblerait qu'elle ait été courante à partir de 1770 ; cependant bien des captifs durent être importés sans avoir reçu « la marque (9) ».

1) « Marqués » : avec un fer chauffé au rouge.
(2) A. N. $C_3$5, *Extrait des registres du greffe du Conseil supérieur de l'isle Bourbon*, 29 janvier 1727.
(3) A Madagascar et sur la côte orientale d'Afrique.
(4) A Maurice, HB 16, pièce 41, *Chargement... sur l'*Africain, 11 novembre 1770.
B. Museum, Add. Mss. 18134, f° 161, *Tellot et Jeckell à Léger*, 24 messidor an XII (juillet 1804).
(5) A. Maurice, HB 16, pièce 49, *Compte des noirs particuliers embarqués par connaissement sur la flûte la* Normande, par LAVAL, 10 août 1769.
(6) A. N. C_5A_3, pièce 23, *Copie d'une déclaration faite par le sieur Deveaux habitant au quartier de Moka, isle de France.*
B. Museum, Add. Mss. 18134, f° 141, *Tellot et Jeckell à Léger*, 15 ventôse an XII (mars 1804).
A. Maurice, HB 16, pièce 49, *Compte des noirs particuliers...*, par LAVAL, 10 août 1769.
(7) A. Maurice, NA 23/10/26, *Journal des dépenses et achats faits pour le compte de l'*Aventurier, 1777.
(8) A. N. C_5A_2, pièce 70, *Poivre au Ministre*, 16 décembre 1768.
(9) A. N. C_5A_2, pièce 68, *État des noirs esclaves débarqués frauduleusement de la flûte du Roi la* Garonne..., 13 décembre 1768.

2. — La mise en ordre des écritures.

Chaque cargaison servile était répertoriée avant le départ pour les îles. Il fallait que le capitaine — ou l'écrivain — fît « une facture par triplicata, dont un exemplaire restera aux mains du capitaine, un second entre les mains du bureau de traite pour servir de décharge et le troisième sera adressé dans les paquets du bureau. Ces trois exemplaires seront également signés et du capitaine et de chacun des membres du bureau, cette facture renfermera le signalement de ces esclaves en désignant leurs noms, leur taille, leur sexe, leur âge à peu près ; la même facture spécifiera les qualités et quantités d'effets qui auront été donnés pour l'achat de chacun de ces esclaves (1) ». Bien peu de traites se passèrent ainsi. Le journal de bord paraît le plus souvent avoir tenu lieu de preuve principale.

Par exemple, en apostille du document précédent, il est marqué que « jamais les capitaines des vaisseaux du Roi ne signent de factures ni de connaissements ».

A Pondichéry, à Ouidah et à Gorée, à Madagascar, s'ajoutait une « facture » ou « un état » du représentant de la Compagnie puis du Roi (2).

A la côte orientale d'Afrique, avec le journal de bord, le capitaine ou le « subrécargue » pouvait dresser « un état servant d'inventaire » qui semble avoir servi de preuve auprès de l'armateur de l'île de France (3).

Ces écritures décrivant les départs serviles vers les Mascareignes furent donc bien simplifiées si on les compare avec celles qui servaient vers les Indes occidentales (4).

3. — La préparation du voyage.

Parmi l'équipage du navire, trois hommes principalement avaient charge de préparer la traversée des captifs : le charpentier, le tonnelier, le cuisinier.

Le premier construisait les « cloisonnements » nécessaires. Son rôle semble avoir été effacé à la côte malgache, en revanche à la côte orientale d'Afrique d'où l'on ne ramenait que des esclaves, il fallait « échaffauder » l'intérieur du navire pour avoir le plus de place possible. Ainsi en 1776, l'*Aimable Victoire* emporta pour Mozambique « 50 poutrelles et 200 planches » qui furent montées pour constituer le « faux pont (5) ».

Le second devait faire une provision d'eau douce très abondante. En 1783-1784, la *Créole*, une goélette ramenant des esclaves de Quiloa, ne chargea pas moins de 130 barriques d'eau (6).

(1) A. N. C_5A_2, pièce 30, *Instructions pour les sieurs Glémet, Bertheau...*, 10 août 1767.
(2) A. Lorient, 1 P 279[a], liasse 19, pièce 18, *Les directeurs à Godeheu*, 24 janvier 1756.
A. Maurice, HB 16, pièce 41, *Chargement... sur l'*Africain, 11 novembre 1770.
A. Maurice, HB 16, pièce 49, *Compte des noirs particuliers embarqués par connaissement sur la flûte, la* Normande, par Laval, 10 août 1769.
Corr. Bourbon-Indes, *Le Conseil de Pondichéry à celui de Bourbon, in* R. T., t. 7, avril-décembre 1945, p. 106-205 (s. i.).
Cinq documents relatifs aux premières traites des îles au Sénégal et en Guinée, in R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 135 (s. i.).
(3) A. Maurice, NA 23/10/26, *Acte de dépôt par M. de Châteauneuf, capitaine de l'*Aventurier, 1777.
A. Maurice, OC 70 et 71, *États servant d'inventaire...*, 1780.
B. M. La Rochelle, no 273, *Armement et désarmement des navires la* Junon *et la* Créole, 1783-1784.
(4) A titre de comparaison : Rinchon, *Le trafic négrier*, p. 31. Il cite le *Guide du commerce* de Gaignat de Laulnais (édition 1764).
(5) A. Maurice, NA 23/9/3, *Acte de dépôt de M. de Launay*, 1776.
(6) B. M. La Rochelle, no 277, *Procès-verbal de visite de la* Créole *à l'île de France*, 18 septembre 1783.

Selon DAZILLE, médecin-major à l'hôpital de l'île de France, « la mauvaise qualité des eaux n'étant que trop souvent la source de plusieurs maladies des nègres, rien n'est plus important que de reconnaître les qualités, bonnes ou mauvaises de ce fluide... Si l'eau court rapidement sur un sable très pur ; si elle est souvent agitée par le vent ; si elle est transparente, sans goût, sans odeur ; si bue elle ne pèse pas sur l'estomac, n'occasionne ni coliques, ni diarrhées ; si la viande et les légumes s'y cuisent avec facilité ; si le savon s'y délaye bien ; si une petite quantité d'alcali fixé de tartre concret ou liquide jetée dans un verre de l'eau que l'on veut éprouver ne la blanchit pas ou la blanchit très peu ; si 10 ou 12 gouttes d'eau mercurielle ou d'une dissolution d'argent jetées dans un verre de la même eau n'en troublent pas la transparence ou la trouble peu : on peut en user avec confiance. Telles sont les eaux de plusieurs sources, celles qui tombent sur la fin des orages, et celles des petites pluies (1) ».

Malgré le soufrage des barriques, l'addition de chaux vive ou les petits pots d'onguent mercuriel suspendus à l'intérieur des « pièces à eau », la meilleure eau ne restait pas longtemps potable (2) : le court trajet de Madagascar simplifiait bien les soucis du tonnelier ; tandis qu'à l'inverse, le voyage de côte occidentale d'Afrique était des plus aléatoires ; en 1755, les directeurs de la Compagnie écrivaient au sujet de la *Renommée* : « La frégate pourrait embarquer une plus grande provision d'eau à L'Orient et ce qui pourra lui en rester à son départ de Gorée servira utilement à l'État-Major et à l'équipage dans la traversée de cette île à celle de France ; celle qu'on fera à Gorée et qui est toujours un peu saumâtre sera consommée par les noirs qui sont moins délicats que les blancs et qui d'ailleurs pour la plupart sont accoutumés à en boire de semblable... (3). »

Le cuisinier, à la côte malgache, stockait essentiellement les « ris, bananes, patattes et autres racines et poids (4) ».

Pour les lieux de traite plus lointains, il fallait que la nourriture fût plus consistante : les salaisons, les « fèves de Marennes », les « quintaux de biscuit » entraient alors dans la composition de la « bouillie » préparée dans « la grande chaudière des noirs (5) ».

Enfin, le coffre de chirurgie était vérifié, les « fers à noirs » entravaient les captifs... (6). Tout était prêt pour le départ.

(1) DAZILLE, *Observations sur les maladies des nègres...*, p. 44 (s. i).
(2) CHICHE, *Hygiène et santé à bord des navires négriers au XVIIIe siècle*, p. 29.
(3) A. Lorient, 1 P 297a, liasse 2, pièce 100, *la Compagnie à Godeheu*, 29 octobre 1755.
(4) A. Maurice, HB 16, pièce 49, *Compte des noirs particuliers embarqués par connaissement sur la flûte la* Normande, par LAVAL, 10 août 1769.
LANUX, *Mémoire sur la traitte des esclaves...*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 83 (s. i.).
(5) A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal tenu par le sieur Dejean...*, 14 décembre 1733. (Publié par A. LOUGNON, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 366-367, s. i.)
A. N. 4 JJ 86, *Journal de la* Vierge de Grâce, septembre 1733.
A. Lorient, 1 P 241 b, liasse 7, chemise E, pièce 5, *État des effets pour être envoyés à Juda par le* Choiseul, *vivres des noirs*, 25 mai 1765.
A. Maurice, NA 23/9/3, *Acte de dépôt de M. de Launay*, 1776.
B. M. La Rochelle, no 277, *Procès-verbal de visite de la* Créole *à l'île de France*, 18 septembre 1783.
(6) A. N. C_5A_2, pièce 8, *Poivre à Dumas*, 23 mars 1768.
A. Maurice, OC 48/308, *Déclaration du second du* Tigre, avril 1788.
A. Maurice, NA 23/9/3, *Acte de dépôt de M. de Launay*, 1776.
AVINE, *Voyages...*, p. 45 (s. i.).

CHAPITRE II

LA CARGAISON ET LES PRIX PRATIQUÉS

Les esclaves étaient achetés contre des « effets de paiement » par les traitants. En quoi consistaient-ils ? A quel prix négociait-on ? Ces questions vont trouver leur réponse dans ce chapitre.

I. LES « EFFETS DE TRAITE (1) »

Nous prendrons d'abord l'exemple de Madagascar, puis nous noterons brièvement ce qui faisait la spécificité de l'Afrique (côte orientale et Sénégal-Ouidah). Cette démarche nous est imposée par les sources : nous sommes bien renseignés quant à la Grande Ile, assez mal pour l'Afrique ; en ce qui concerne l'Inde, aucune description de cargaison n'a pu être trouvée.

A. — MADAGASCAR

En 1714, le gouverneur PARAT indiqua que « les marchandises qui sont bonnes pour Madagascar sont les fusils de forest, garnis de cuivre jaune, de la mauvaise poudre et des balles, de la rassade qui sont de gros grains de chapelets de verre..., du samesame qui est une grosse espèce d'agathe en grains... (2) ».

Cependant on ne savait pas encore bien ce qui convenait... On se fiait aux cargaisons valables pour l'Afrique occidentale, en composant un assortiment de marchandises aussi diversifiées que possible (3).

Les chefs malgaches, eux, avaient des préférences nettement marquées. Habitués par les pirates depuis plusieurs années à recevoir des armes et des munitions, ils en voulaient encore (4).

(1) « Effets de traite » est l'expression communément employée à l'époque ; nous l'emploierons en notant que l'expression actuelle qui lui correspondrait serait « moyens de paiement ».

(2) A. N. C33, *Mémoire à Monseigneur le comte de Pontchartrain sur l'isle de M'adagascard*, par PARAT, 19 septembre 1714.

(3) A. D. Réunion, C° 20, *Les directeurs de la Compagnie à Desforges-Boucher*, 9 décembre 1723.
GASTON-MARTIN, *Histoire de l'esclavage...*, p. 43, citation d'une phrase du *Parfait négociant* de SAVARY.

(4) Exemple *in* :
THORNTON, *Description des côtes...*, *in* Gr. Coll., t. III, p. 437 et s. (s. i.).

Ainsi la base des « effets de paiement » pour la Grande Ile allait être guerrière, les autres marchandises n'étant que secondaires.

Armes et munitions.

LANUX, en 1729, se rendit compte le premier (1) du désir des Malgaches ; dans son mémoire, il note qu'un « esclave masle et femelle, grand et petit, équivaut... » à « deux fusils ordinaires, vingt-cinq livres de poudre et cinq pièces de salempouris bleu » ou à « deux boucanniers, deux mille balles à fusil, une ancre d'eau-de-vie », ou encore à « deux et demy boucanniers, mille balles, une cannevette d'eau-de-vie ». Plus loin, il insiste sur la nécessité d'avoir de la poudre et des armes, « tous les autres effets ne m'ont paru bons que pour avoir des vivres..., on pourrait peut-être avoir quelques esclaves avec de la rassade, des miroirs et autres bagatelles, mais rarement... (2) ».

Cette préférence pour les armes et les munitions allait rester le trait dominant jusqu'en 1810 (3).

Citons un « État de l'approvisionnement de marchandises... destinées à faire des traites de nègres à l'île de Madagascar en 1769 », il peut résumer la prépondérance des « effets » guerriers pour toute la période :

10 000 fusils, à 10 livres la pièce	100 000 livres
100 milliers de poudre de guerre, à 100 livres le quintal	100 000 livres
120 milliers de plomb en balles de calibres assortis aux fusils, à 25 livres le cent.	30 000 livres
24 000 couteaux flamands... bien rivés, à 2 livres, 10 sols la douzaine (?)	60 000 livres
300 milliers de pierres à fusil, à 10 livres le millier	3 000 livres
10 milliers de petits miroirs à cadres vernis, à 9 livres la douzaine	7 500 livres
Total	300 500 livres (4)

(1) Selon les documents collectés.

(2) LANUX, *Mémoire sur la traitte des esclaves...*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 82-84 (s. i.).

(3) Exemples *in* (par ordre chronologique) :
A. N. C37, *Estat de comparaison des prix et la traite des noirs...*, par MM. d'HERMITTE et PUEL, 6 janvier 1733.
A. N. 4 JJ 86, *Journal du bateau l'*Hirondelle, 1734.
A. Lorient, 1 P 177, 296, *Compte que rend M. Louis de La Boüexière des marchandises qui luy ont été données...*, août 1739.
B. N. N. A. F., no 9345, fo 155, *Mémoire des marchés conclus pour la traite et la dépense faite à Madagascar*, par MARGRY, s. d. (milieu du XVIIIe siècle).
B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 272, *De la navigation des Madécasses et de la monnaie en usage dans ce pays*, par LEGENTIL, 1762.
A. N. C_5A_2, pièce 1, *Dumas à Poivre*, 11 mai 1768.
A. Maurice, HB 16, pièce 57, *Traite de Foulpointe*, 7 mai 1770.
A. N. Mad. 150[207], *Mémoire de Cossigny*, s. d. (avant la Révolution).
A. Maurice, HB_1, pièce 71, *Dumaine à Dupuy*, 30 novembre 1792.
B. Museum, Add. Mss. 18134, fo 153, *Jeckell et Tellot à Léger*, 26 germinal an XII (avril 1804).
A. D. Caen, P. D. 101, fo 97, *Decaen à Mariette*, 6 avril 1807.

(4) A. N. C_5A_3, pièce 8, *État de l'approvisionnement... en 1769*.
Il n'a pas été possible de se servir du nombre des fusils pour connaître le nombre des esclaves achetés à Madagascar, car on ne sait pas bien si ces « états » représentent la totalité de la traite ou seulement « la traite royale ». En outre, le prix des esclaves variait du simple au double au cours d'une saison... (Exemple *in* : A. N. C_5A_2, pièce 37 pour 1767.)

Les fusils devaient remplir certaines conditions. Si, en 1729, LANUX remarquait que « les insulaires ont plus d'égard à la quantité qu'à la qualité (1) », en revanche, la totalité des sources postérieures montre le souci des chefs malgaches d'avoir de « bons fusils (2) ».

Ils venaient pour la plupart des manufactures de Maubeuge et de Charleville, ainsi que de chez « Syméon de SAUVADE et THIOLIÈRE frères de Saint-Étienne (3) ».

Plusieurs types furent distribués :

— fusil « de munition » ou « à grenadière (4) »,

— fusil « boucanier et demy boucanier »,

— fusil « de traite »,

— fusil « my fin » (5).

Aucun ne semble avoir été vendu avec la « bayonnette », ce qui est explicable par la manière de faire la guerre dans la Grande Ile (6).

Le fusil de munition fut le plus estimé ; les rois malgaches avaient d'ailleurs raison ; si l'on suit le jugement de l'*Encyclopédie*, il était considéré en France comme le meilleur.

« Toutes les pièces dont il est composé consistent en un canon, une baguette, une plaque de couche, une détente, une pièce de détente, une sous-garde, deux grenadiers, un embouchoir, une capucine, une contre-platine ou porte-vis et une platine (7). »

Les autres fusils étaient une variante simplifiée (et meilleur marché si l'on en croit MAYEUR) (8), de ce type.

Le « boucanier » se singularisait par « la monture autrement faite que celle de nos fusils ordinaires (9) ». Le fusil « de traite » avait un canon plus long... (10).

Il était important que la garniture fût « de cuivre », le calibre « gros » et le fût « de noyer (11) ».

(1) LANUX, *Mémoire sur la traitte des esclaves..., in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 83 (s. i.).
(2) A. D. Caen, P. D. 101, fo 327, *Mécusson à Decaen*, 27 pluviôse an XII (février 1804).
(3) A. N. C_5A_2, pièce 3, *État de l'approvisionnement des marchandises...*, 1769.
A. N. Mad. 150[207], *Mémoire de Cossigny*, s. d.
(4) La « grenadière » : c'est « un anneau qui embrasse le canon et le bois, il porte en dessous un battant en forme de triangle, ferré aux deux côtés d'un bouton qu'il traverse par le sommet d'un de ses angles » (*in* DIDEROT et d'ALEMBERT, *Encyclopédie*, t. XV, p. 585, article « fusil de munition », s. i.).
(5) A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal*, par DEJEAN, 14 décembre 1733 (publié par A. LOUGNON, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 333, s. i.).
A. N. C_5A_2, pièce 37, *Glémet au Ministre*, 8 janvier 1768.
A. N. C_5A_3, pièce 84, *Traite de Madagascar*, 1773.
A. Lorient, 1 P 177, 296, *Compte que rend M. Louis de La Boüexière...*, août 1739.
A. Lorient, E 4 61, fo 101, *Le Ministre à l'Ordonnateur du port de L'Orient*, 6 juin 1771.
B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 272, *De la navigation des Madécasses et de la monnaie en usage dans ce pays*, par LEGENTIL, 1762.
(6) BARRY, *Lettre à M. G*** de l'Académie royale des sciences*, p. 16-17 (s. i.).
(7) DIDEROT et d'ALEMBERT, *Encyclopédie*, t. XV, p. 583, article « fusil de munition » (s. i.).
(8) B. Museum, Add. Mss. 18135, fo 3, *Voyage dans le nord de Madagascar*, par MAYEUR, décembre 1774.
A cette date, un fusil de traite avait la valeur de 4 piastres et un fusil de munition avait la valeur de 8 piastres.
(9) PELTIER, *La traite à Madagascar au XVIIIe siècle*, *in* R. M., 2e semestre 1903, p. 108.
(10) B. Museum, Add. Mss. 18126, fo 272, *De la navigation des Madécasses et de la monnaie en usage dans ce pays*, par LEGENTIL, 1762.
(11) A. N. C_5A_3, pièce 9, *Assortiment de marchandises proposées pour la traite...*, 26 mai 1769.
A. N. C_5A_3, pièce 46, *Effets nécessaires pour la traite de 1771...*, par POIVRE, 21 mars 1776.
A. Maurice, HB 1, pièce 71, *Dumaine à Dupuy*, 30 novembre 1792.

L'efficace Poivre demanda ainsi un type de fusil qui conciliât les désirs des Malgaches et le commerce des traitants : « Les fusils qui nous ont été envoyés de France sont très mal conditionnés et les noirs n'en veulent pas. Il faut qu'ils soient à bon marché, mais ils doivent avoir de l'apparence, le bois et le canon en doivent être très propres. La moindre rayure dans la crosse les fait rebuter, ils doivent avoir des baguettes de fer et être garnis en cuivre (1). »

Il y eut donc une adaptation de cet « effet de traite » selon la demande malgache.

En 1741, un Hollandais du Cap l'avait déjà remarqué : « Les fusils français sont si bien faits et si jolis que le nôtre ne peut supporter la comparaison ; le fusil français a au moins six à six pieds et demi de long (2), il est incrusté de cuivre jaune, ciselé..., il est si maniable et si léger qu'on peut le tirer d'une seule main (3). »

La baguette de fer, plus solide que l'ancienne baguette en bois (4), avait été adoptée en Europe en 1740 (5) ; elle fut introduite à Madagascar vers 1768 (6).

Corollaires des fusils, la poudre « de guerre en baril (7) », « les balles de plomb » et « les pierres à fusils » étaient négociées en grande quantité (8).

Les « mousquets » et « mousquetons » ne semblent pas avoir été très demandés, au contraire du XVIIe siècle (9). Le fusil, plus léger et plus maniable, avait « succédé (10) » au mousquet à Madagascar comme en Europe.

Les toileries.

Après les armes, les toileries étaient demandées (11). Certaines venaient d'Europe, d'autres de l'Inde.

Les toiles « bleue » et « blanche » étaient les plus prisées ; elles arrivaient de Pondichéry. Les

(1) A. N. C_5A_3, pièce 35, *Poivre au Ministre*, 1er septembre 1769.
(2) Le pied valait environ 0,32 m, soit pour ces fusils : 2 m environ.
(3) Hemmy, *Journal du voyage du navire hollandais* De Brack..., *in* Gr. Coll, t. VI, p. 194 (s. i.).
(4) La baguette de fer permettait de bourrer la poudre, la bourre et la balle dans le canon du fusil avec moins de précaution et de gagner du temps.
(5) Mousnier-Labrousse, *Le XVIIIe siècle*, p. 95.
(6) A. N. C_5A_3, pièce 46, *Effets nécessaires pour la traite de 1771...*, par Poivre, 21 mars 1770.
(7) Le baril pesait 100 livres le plus souvent. Lors des petites transactions, l'unité de mesure pour la poudre était le « bambou », c'est-à-dire la contenance d'une tige de bambou entre deux nœuds. Cette unité variait donc selon l'humeur du moment...
(8) A. N. C_37, *Estat de comparaison des prix et la traite des noirs...*, par MM. d'Hermitte et Puel, 6 janvier 1733.
A. N. C_5A_3, pièce 46, *Effets nécessaires pour la traite de 1771...*, par Poivre, 21 mars 1770.
A. N. C_5A_3, pièce 84, *Traite de Madagascar*, 1773.
A. D. Caen, P. D. 101, fo 327, *Mécusson à Decaen*, 27 pluviôse an XII (février 1804).
Lanux, *Mémoire sur la traitte des esclaves...*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 83-84 (s. i.).
(9) Exemples *in* Gr. Coll., t. II et *in* Gr. Coll., t. III, p. 381, *Voyage des Hollandais...* (s. i.).
(10) Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie*, t. XV, p. 577-578, article « fusil » (s. i.).
(11) Il est impossible de noter exactement l'importance d'une marchandise par rapport à une autre. Pour donner un ordre de grandeur, après comparaison de toutes les archives, en valeur :
les armes et les munitions représenteraient sans doute 50 %, les toileries 30 %, et les articles divers (spiritueux, métaux, quincaillerie) 20 %.
Nous ne tenons pas compte ici des espèces monétaires.

pièces de « guingan », de « karikal », de « madras », puis les « chittes patnas », les « baffetas », les « mouchoirs communs mazulipatam » complétaient les lots (1).

D'Europe venaient les draps d'Elbeuf, les mouchoirs de Rouen, de Cholet et de Burgos, les toiles de Bretagne... (2).

Divers.

Venait ensuite l'assortiment hétéroclite ; trois catégories peuvent en ressortir : notons les métaux, les spiritueux, et comme dit TOMBE « la clincaillerie ».

Trois sortes de métaux furent négociés, sans que l'on sache lequel ait eu la prééminence :

— Le fer, « en feuillade », « en cheville », « en manille » ou « en verge » (3).

— Le cuivre « en chaîne » ou « en fil de laiton » (4).

— Enfin l'étain (5).

Les spiritueux qui étaient distribués comme cadeaux servaient aussi à l'achat même des esclaves. En 1776, deux négresses furent achetées à « HIAVI » pour 120 bouteilles d'eau-de-vie (6) !

Suivant l'importance du marché, l'eau-de-vie — ou son équivalent de qualité inférieure, « l'arack » — était échangée à la bouteille (0,8 l environ), à « la velte » (7,5 l environ), à « la cannevelle » (10 l environ), à « l'ancre » (une partie de barrique), à « la barrique », à « la futaille », au « tierçon »... (7).

(1) A. N. C_5A_2, pièce 37, *Glémet au Ministre*, 8 janvier 1768.
A. N. C_5A_3, pièce 46, *Effets nécessaires pour la traite de 1771...*, par POIVRE, 21 mars 1770.
A. N. C_5A_5, pièce 35, *Détail général du cours du voyage du senault le* Bougainville, 1774.
A. D. Caen, P. D. 101, f° 95, *Decaen à Mariette*, 6 avril 1807.
A. D. Caen, P. D. 101, f° 319, *Mécusson à Decaen*, 27 pluviôse an XII (février 1804).
B. Museum, Add. Mss. 18135, f° 3, *Voyage dans le nord de Madagascar*, par MAYEUR, décembre 1774.
B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 1, *Facture des effets de traite embarqués par ordre de M. Poivre...*, 24 août 1768.
TOMBE, *Voyage aux Indes Orientales...*, p. 90 (s. i.).
TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 495.

(2) A. N. C_5A_2, pièce 37, *Glémet au Ministre*, 8 janvier 1768.
A. N. C_5A_3, pièce 84, *Traite de Madagascar*, 1773.
A. N. C_5A_3, pièce 9, *Assortiment de marchandises...*, 26 mai 1769.
B. Museum, Add. Mss. 18135, f° 3, *Voyage dans le nord de Madagascar*, par MAYEUR, décembre 1774.
Les draps et les toiles étaient mesurés à l'aune (= 1,18 m environ) ou à la brasse (= 1,62 m environ).

(3) A. D. Caen, P. D. 101, f° 97, *Decaen à Mariette*, 6 avril 1807.
B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 1, *Facture des effets de traite embarqués par ordre de M. Poivre...*, 24 août 1768.
A. Maurice, HB 16, pièce 3, *Journal des dépenses...*, 30 décembre 1767.

(4) A. N. C_5A_3, pièce 9, *Assortiment de marchandises...*, 26 mai 1769.

(5) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 495.

(6) A. Maurice, HB 17, pièce 7, *État des noirs...*, 1776-1777.

(7) A. N. C_{35}, *Délibérations communes aux deux îles*, 1731.
A. N. C_5A_5, pièce 35, *Détail général au cours du voyage du senault le* Bougainville, 1774.
A. D. Caen, P. D. 101, f° 97, *Decaen à Mariette*, 6 avril 1807.
A. D. Caen, P. D. 101, f° 327, *Mécusson à Decaen*, 27 pluviôse an XII (février 1804).
A. Maurice, HB 16, pièce 3, *Journal des dépenses...*, 30 décembre 1767.
B. N. N. A. F., n° 9345, f° 157, *Mémoire des marchés conclus pour la traite et la dépense faite à Madagascar*, par MARGRY, s. d. (milieu du XVIIIe siècle).

L'alcool était fabriqué aux îles ; répétons-le : il coula à flots. Comme le disait LANUX : « Il en faut (de l'eau-de-vie) pour en faire boire journellement aux insulaires qui viennent traiter à bord, aux équipages des pirogues, à ceux enfin qui rendent quelque service au vaisseau et qui tous ne cessent de persécuter pour boire de l'eau-de-vie (1). »

La « clincaillerie (2) » terminait la liste officielle des effets de traite. Citons au fil des « états d'approvisionnements », « des demandes »... :

— les « miroirs de traite » qui pouvaient être « façon chagrin », entourés d'un cadre verni, ou « cintrés » ;

— les « couteaux de traite », dits « flamands », « à manche de gayar » (?), « bien rivés », « à ressort », « bucherons Montpellier », ou « façon Lamana » ;

— les aiguilles à coudre ou à tricoter « moitié en fer, moitié en laiton » ;

— les épingles « dans des étuys » ;

— les « ciseaux de différentes grandeurs » ;

— les marmites de fer et les « pots à l'eau d'étain » ;

— les « pots de fayence » ;

— les bagues, bracelets, canifs, fourchettes et « rasoirs communs » ;

— les « andouilles de tabac »... (3).

Le problème des espèces monétaires.

A. TOUSSAINT à l'aide de la série HB note : « Ce n'est que rarement qu'on employait les piastres d'Espagne, lorsque les articles d'échange usuels faisaient défaut... Parmi les déclarations que nous avons examinées, une seule fait allusion à l'emploi des piastres. Le capitaine du navire en question rapporte qu'il avait dû se servir de piastres parce que la toile bleue que lui avaient fournie ses armateurs comme marchandise de traite était de mauvaise qualité et n'avait pu être utilisée (4). »

Par les archives de la série C_5A et du British Museum, on ne peut suivre ce raisonnement.

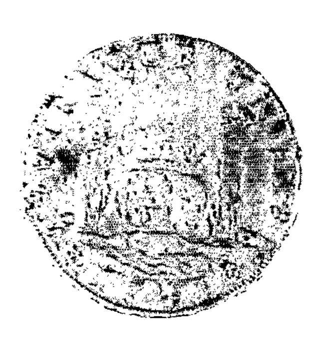
L'emploi usuel de la piastre paraît remonter aux années 1740. A la fin du monopole de la Compagnie, elle était déjà entrée en concurrence avec les autres « effets de traite (5) ». Cette pièce espagnole représenta pratiquement à elle seule les espèces monétaires (6) ; ainsi en 1762, LEGENTIL avait remarqué : « Ils prennent les piastres rondes et rejettent les autres, ils ne veulent pas non

(1) LANUX, *Mémoire sur la traitte des esclaves...*, *in* R. T., t. I, 4e trimestre 1932, p. 84 (s. i.).
(2) TOMBE, *Voyage aux Indes Orientales...*, p. 90 (s. i.).
(3) A. N. C_5A_2, pièce 29, *État apprécié des dépenses...*, 1767.
A. N. C_5A_3, pièce 9, *Assortiment de marchandises...*, 26 mai 1769.
A. N. C_5A_3, pièce 46, *Effets nécessaires pour la traite de 1771...*, par POIVRE, 21 mars 1770.
A. N. C_5A_7, pièce 8, *Journal sur les opérations de MM. de Bellecombe et Chevreau...*, septembre 1776.
A. D. Caen, P. D. 101, fo 327, *Mécusson à Decaen*, 27 pluviôse an XII (février 1804).
B. Museum, Add. Mss. 18135, fo 3, *Voyage dans le nord de Madagascar*, par MAYEUR, décembre 1774.
B. N. N. A. F., no 9345, fo 157, *Mémoire des marchés conclus pour la traite et la dépense faite à Madagascar*, par MARGRY, s. d. (milieu du XVIIIe siècle).
(4) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 494.
(5) A. N. C_5A_2, pièce 1, *Dumas à Poivre*, 11 mai 1768.
A. N. C_5A_2, pièce 37, *Glémet au duc de Praslin*, 8 janvier 1768.
(6) CHAUVICOURT, *Numismatique malgache*, fascicule III, *Les premières monnaies introduites à Madagascar*, p. 23.

plus de nos écus de 6 livres, ils ne le font pas pour un choix raisonné, mais par une espèce de préférence aveugle qui ne tient à aucune connaissance de cause (1). »

Jusqu'en 1810, il y eut donc une lutte sourde entre les Malgaches qui voulaient des piastres (2) et les agents royaux qui interdisaient aux traitants d'en fournir (3). Ce « pernicieux usage » fut une des raisons de l'interdiction de la côte est aux traitants privés... (4).

En 1807, Roux signala encore cet emploi dispendieux pour les Français (5).

Piastre de type « colonnes » (trouvée dans le sud-est de Madagascar).
Collection Mantaux, Tananarive.
Sur le revers, à gauche, les lettres M surmontées de O indiquent l'atelier de Mexico. Millésime : 1741. Argent.
Diamètre : 39 mm. Poids : 26,8 g. Titre : 896 millièmes.
Le type « colonnes » fut le plus employé aux Mascareignes.

B. — LA SPÉCIFICITÉ DE LA CÔTE ORIENTALE D'AFRIQUE

Tout ce que nous venons de décrire pour Madagascar reste valable pour la côte orientale d'Afrique. Mais les fusils n'ont plus la prédominance.

Les Portugais et les Arabes semblent avoir goûté davantage les piastres et les étoffes de l'Inde (6).

(1) B. Museum, Add. Mss. 18126, f° 272, *De la navigation des Madécasses et de la monnaie en usage dans ce pays*, par Legentil, 1762.
Les piastres venaient pour la plupart de l'atelier de Mexico. Ce renseignement nous vient des recherches numismatiques de M. Mantaux de Tananarive.

(2) Dans un double but : les Malgaches transformaient ces piastres en bijoux, ou les échangeaient avec les Arabes contre d'autres « effets » (Cf. Mayeur, B. Museum, exemples *in* Add. Mss. 18126).

(3) A. N. C_5A_2, pièce 37, *Glémet au duc de Praslin*, 8 janvier 1768.
A. D. Caen, P. D. 101, f° 96, *Decaen à Mariette*, 6 avril 1807.
B. Museum, Add. Mss. 18134, f° 62, *Instructions pour M. de Laval...*, 7 mai 1770.
A. Maurice, HB 6, pièce 19, *Mayeur à Sanglier*, 6 juillet 1778.

(4) A. N. C_5A_2, pièce 1, *Dumas à Poivre*, 15 mai 1768.

(5) Chauvicourt, *Numismatique malgache*, fascicule III, *Les premières monnaies introduites à Madagascar*, p. 23. Il cite une lettre de Roux à Decaen du 26 novembre 1807.
Comme il a été dit en note précédemment, on ne peut savoir exactement « l'importance d'une marchandise par rapport à une autre ». Il en est de même pour la piastre : elle compta peut-être pour 20 à 30 % de l'échange au cours de certaines traites.

(6) A. N. C_5A_3, pièce 51, *Desroches au Ministre*, 24 septembre 1770.
Toussaint, *La route des îles*, p. 494.

En 1792, selon les papiers DECAEN, il est bien marqué : « C'est presque toujours avec des piastres, quelquefois accompagnés de marchandises que l'on traite les noirs (1). »

Cet aspect original mériterait d'être développé mais en l'état actuel des sources nous ne pouvons être plus précis. Le dépouillement méthodique des archives notariales de l'île Maurice (série NA) donnera dans quelques années les renseignements qui font aujourd'hui défaut.

C. — LA SPÉCIFICITÉ DE LA CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE

A la suite de GASTON-MARTIN et de RINCHON (2), on peut affirmer que la marchandise la plus demandée était l'étoffe sous de multiples variétés. Une de celles-ci était très appréciée : « la pièce de platille (3) », étoffe blanche de fabrication métropolitaine ; autrement, on retrouvait les « aunes indiennes » en grande quantité...

Ensuite, il faut noter l'importance des « cauris » (ou « coris »), ces coquillages servant de monnaie (4) et de la « rassade ». Ils semblent avoir joué au Sénégal et à Ouidah le rôle de la piastre pour l'océan Indien.

Enfin, la « quincaillerie » paraît plus diverse et de moins bonne qualité. Les fusils, l'eau-de-vie et « les barres de fer » sont toujours envoyés (5).

D. — L'INDE

Aucun renseignement n'a pu être trouvé ; là encore, le dépouillement des minutes notariales de l'ancienne île de France pourra peut-être donner une réponse.

II. LES PRIX PRATIQUÉS

Il est nécessaire de procéder avec beaucoup de prudence, car le plus intéressant n'est pas de savoir combien un esclave était acheté à telle date, mais de saisir les tendances à long terme et de comparer celles-ci selon les différents lieux de traite.

Les prix de vente seront ensuite déterminés en retenant les mêmes critères ; enfin, nous essaierons d'aborder le problème des bénéfices.

(1) A. D. Caen, P. D. 44, f° 224, *Mémoire ou idées succinctes du commerce et de l'agriculture à l'île de France...*, 1792.
(2) GASTON-MARTIN, *Histoire de l'esclavage...*, p. 43.
RINCHON, *Le trafic négrier*, p. 99-101.
(3) A. Lorient, 1 P 241b, liasse 7, chemise E, pièce 5, *États des effets pour être envoyés à Juda par le* Choiseul, 25 mai 1765.
LOUGNON, *Le mouvement...*, p. 107, en note.
(4) HOUDOYER de PETITVAL, *Évaluation de la traite...*, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 143-144 (s. i.).
(5) Le caractère différent des cargaisons entre cette région et l'océan Indien peut s'expliquer par le déphasage des dates : pour l'Afrique de l'Ouest, les exemples à destination des Mascareignes sont de la première moitié du siècle essentiellement, tandis que pour Madagascar et la côte orientale d'Afrique les exemples appartiennent surtout à la deuxième moitié. Ainsi, la « rassade » si appréciée en Afrique occidentale est inconnue dans l'océan Indien (pour les lieux de traite étudiés).
Voir LABAT, *Nouvelle relation de l'Afrique occidentale...*, p. 234-240 et 317-319 (s. i.).
Néanmoins, RINCHON, in *Pierre Ignace Liévin Van Alstein*, cite des cargaisons, p. 101, pour 1763 ; p. 233, pour 1769 ; p. 303, pour 1773 ; p. 348, pour 1777, qui ressemblent fort à celles de la première moitié du siècle...

Les prix des esclaves à l'achat.

Remarques préalables.

1. — A cette époque, aux îles, la monnaie utilisée était presque exclusivement la piastre espagnole (1).

L'ordonnance du Roi de France du 4 mars 1699 avait défendu l'exportation aux colonies de toute monnaie nationale d'or et d'argent. La Compagnie puis ensuite l'administration royale se trouvèrent ainsi dans l'obligation d'adopter cette monnaie étrangère. En 1771, le juriste PETIT notait au sujet du gouvernement des colonies : « Les espèces de France sont une sorte de curiosité par leur rareté. La circulation n'est que de monnaie d'Espagne, dont la quantité néanmoins ne répond pas aux besoins (2). »

Aussi, beaucoup de prix d'esclaves, surtout à l'achat, furent libellés en piastres, *monnaie effective de métal.*

D'autres fois, à la vente notamment, les prix furent exprimés en livres « argent de France (3) », *monnaie de compte.*

Dans un premier temps, il a ainsi fallu établir le taux de change entre ces deux monnaies, c'est-à-dire le taux de conversion de la piastre par rapport à la livre (4).

Ce taux variait d'un jour à l'autre en fonction des disponibilités de monnaie métallique dans les îles. Le taux indiqué n'est donc qu'une moyenne :

Depuis le XVIIIe siècle	: une piastre = 3 livres (« argent de France ») (5).
A partir de février 1729	: une piastre = 3 livres 12 sols (6).
A partir de 1767	: une piastre = 5 livres 6 sols (7).
A partir de novembre 1771	: une piastre = 6 livres (8).
En 1810	: une piastre = 10 livres (8).

(1) La piastre : c'était la large pièce de 8 réaux qui constituait la monnaie courante en Espagne et dans les Vice-Royautés depuis le XVIe siècle.

(2) PETIT, *Droit public ou gouvernement des colonies françaises d'après les lois faites pour ces pays*, t. 2, p. 374 (s.i.).
Aux Mascareignes existèrent aussi des pièces de cuivre venues, les unes de Pondichéry, les autres de France. A partir de 1726, ne restèrent en circulation que les pièces métropolitaines de 9 deniers (voir Corr., t. 1, p. XXIV, s. i.).

(3) En opposition à la livre « coloniale » qui était une monnaie papier. Cette livre « argent de France » était la livre tournois (la livre parisis avait été abolie en 1667).

(4) Il a semblé préférable (pour des comparaisons ultérieures avec des denrées métropolitaines) de convertir tous les prix en livres.
Rappelons qu'une livre = 20 sols (et un sol = 12 deniers).

(5) Corr., t. 1, p. XXIV (s. i.).
Mémoire des députés de l'île Bourbon..., in R. T., t. 1, 2e trimestre 1933, p. 160-161 (s. i.).
KAEPPELIN, *La Compagnie...*, p. 666.

(6) A. N. C_310, *Bouvet à la Compagnie*, 15 décembre 1752.
AZEMA, *Histoire de l'île Bourbon*, p. 121-122 (s. i.).
UNIENVILLE, *Statistique de l'île Maurice...*, t. 1, p. 357 (s. i.).

(7) UNIENVILLE, *Statistique de l'île Maurice...*, t. 1, p. 357-358 (s. i.).
SAINTOYANT, *La colonisation pendant la période napoléonienne*, p. 388.

(8) UNIENVILLE, *Statistique de l'île Maurice...*, t. 1, p. 357-358 (s. i.).
MANTAUX, *Les anciennes monnaies des Mascareignes*, à paraître dans la R. M.

2. — Pour Madagascar, il était fréquent que l'on donnât le prix d'achat en « effets de traite », citons par exemple un extrait du journal de GLÉMET (1) :

— du 31 octobre (1767) pour le nommé BLANCHARD,

une femme de 30 à 35 ans	2 fusils de traite, 10 livres de poudre, 1 bouteille d'eau-de-vie.

...

— du 3 novembre pour mon compte,

un garçon de 15 à 16 ans	3 fusils de traite, 1 brasse de toile, 1 miroir, 2 bouteilles d'eau-de-vie.

...

— du 16 novembre pour M. CAILLEAU, garde-magasin général,

un négrillon de 12 à 13 ans	3 fusils de traite, 1 brasse de toile, 2 miroirs, 4 bouteilles d'eau-de-vie.

...

Donc pour avoir un complément d'information appréciable, il est important d'avoir des tarifs. Ceux-ci sont heureusement nombreux (2) et permettent la conversion des « effets de traite » en livres. Citons un de ces tarifs pour plus de compréhension :

En 1774, MAYEUR écrit :

le baril de 100 livres = 25 piastres
la pièce de toile bleue = 4 piastres et demie

(1) A. N. C_5A_2, pièce 36, *Extrait du registre que j'ai tenu...*, par GLÉMET, 1er décembre 1767.
D'autres exemples *in* :
A. N. C_5A_2, pièce 21, *Rapport au Ministre...*, 1768.
A. N. 4 JJ 86, *Journal de l'*Hirondelle, juillet 1734.
A. N. 4 JJ 87, *Journal du* Phélipeaux, juillet 1756.
A. D. Caen, P. D. 101, f° 319, *Tellot et Jeckell à Léger*, février 1804.
B. N. N. A. F., n° 9345, f° 155, *Mémoire des marchés conclus pour la traite et la dépense faite à Madagascar*, anonyme, vers 1750, repris par MARGRY.
Corr., t. 2, p. L (s. i.).

(2) A. N. C_5A_2, pièce 21, *Rapport au Ministre...*, 1768.
A. N. C_37, *Estat de comparaison des prix... par MM. Dhermitte et Puel*, 6 janvier 1733.
A. N. Mad. 150[207], *Projet du navire le* Danican, 1717.
A. D. Caen, P. D. 101, f° 57, *Du commerce en général de la province de Foulpointe*, par MAYEUR, 1er novembre 1807.
B. Museum, Add. Mss. 18134, f° 144, *Jeckell et Tellot à Léger*, 28 nivôse an XII (janvier 1804).
LANUX, *Mémoire sur la traitte des esclaves...*, *in* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 82-83 (s. i.).

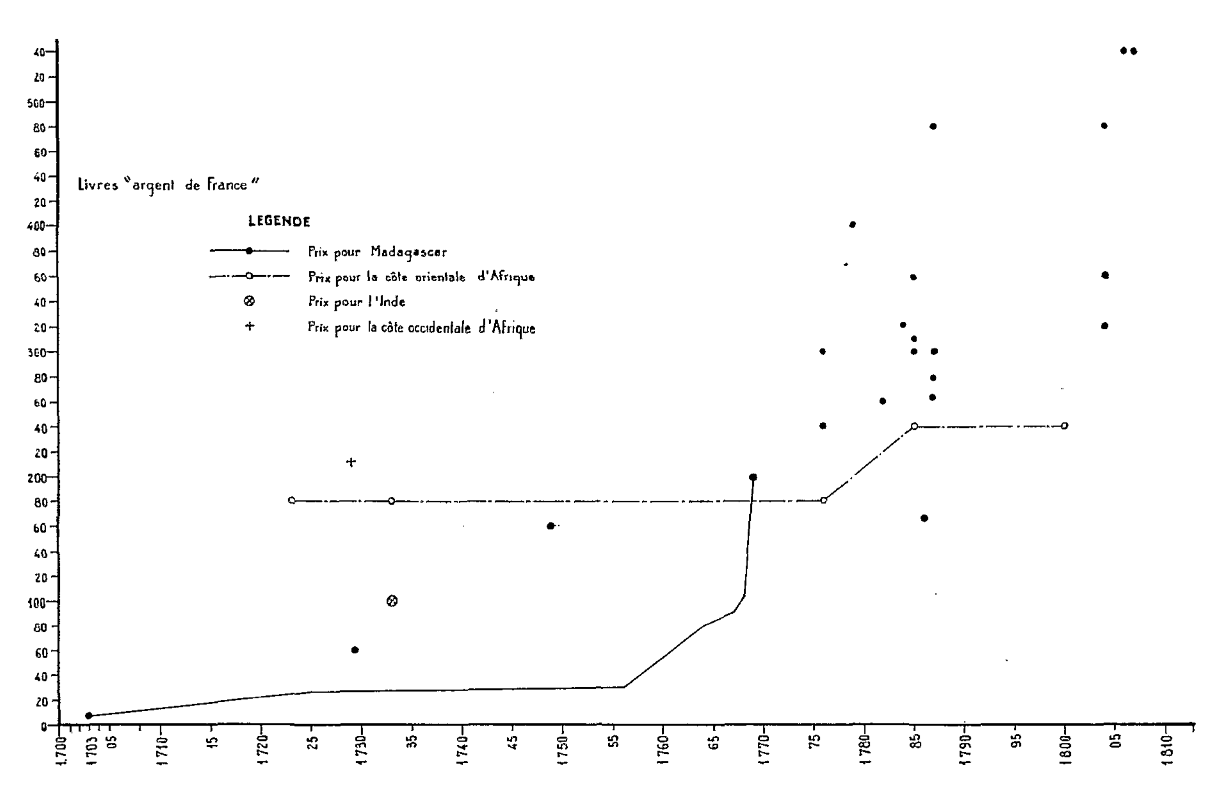
...
guingans, pièce = 4 piastres et demie
pierres à fusil, le cent = 1 piastre
fusil de traite = 4 piastres
fusil de munition = 8 piastres
eau-de-vie, la bouteille = 1/2 piastre (1).

3. — Il existait diverses catégories d'esclaves selon leur force, leur âge. La « première qualité » était la « pièce d'Inde » : « c'est un homme ou une femme depuis 15 ans jusqu'à 25 ou 30 ans au plus, qui est sain, bien fait, point boiteux et avec toutes ses dents. Il faut trois enfants au-dessus de 10 ans jusqu'à 15, pour faire deux pièces, et deux au-dessus de 5 ans jusqu'à 10 ans pour faire une pièce. Les vieillards et les malades se réduisent aux 3/4 (2) ». Les enfants étaient appelés « capores (3) » (de 7 à 14 ans environ), « négrillons » ou « négrittes » (de « la mamelle » à 7 ans environ) (4).

Nous prendrons comme prix de référence la pièce d'Inde.

Après ces éclaircissements, le graphique des prix à l'achat des esclaves peut être dressé (5).

(1) B. Museum, Add. Mss. 18135, f° 4, *Voyage dans le nord de Madagascar*, par Mayeur, décembre 1774 (publié *in* B. A. M., vol. X, 1912, p. 97, s. i.).
(2) Noël, *L'esclavage à l'île de France...*, p. 53. Citation de la définition de l'Encyclopédie méthodique de 1783, t. III, p. 321, article « nègres ».
(3) « Caporines » au féminin (A. Maurice, F 10/168, *Déclaration d'arrivée du capitaine de l'*Eugénie, 2 décembre 1791).
(4) Pitot, *L'île de France*, p. 13-14.
(5) *Sources (autres que celles citées précédemment) :*
a) *Pour Madagascar* (ordre chronologique) :
Hébert, *Rapport sur l'île Bourbon, in* R. T., t. 5, 2e trimestre 1940, p. 34 et s. (s. i.).
Lougnon, *L'île Bourbon pendant la Régence*, p. 283.
A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal tenu par le sieur Dejean...*, 14 décembre 1733.
Corr., t. 2, p. L (s. i.).
A. N. C_46, *David aux directeurs*, 26 janvier 1749.
Barry, *Lettre à M. G***...*, p. 11 (s. i.).
Gr. Coll., t. V, p. 307, *Observations sur l'île Bourbon...* (s. i.).
A. N. C_5A_3, pièce 60, *Poivre au Ministre*, 12 février 1772.
A. N. C_318, *Réflexions et observations de la part de M. de Bellecombe* (période 1769-1771).
A. Maurice, HB 16, pièce 49, *Compte des noirs particuliers...*, par Laval, 10 août 1769.
A. N. C_5A_5, pièce 28, *Benyowsky au Ministre*, 20 mars 1775.
A. N. C_5 A_5, pièce 88, *Bourde à Maillart*, 6 décembre 1775.
A. N. C_5A_7, pièce 65, *Réflexions et observations de MM. de Bellecombe et Chevreau...*, 13 octobre 1776.
A. Maurice, HB 17, pièce 7, *État des noirs...*, 1776-1777.
A. Brest, M 100, pièce 36, *Compte du sieur Laval...*, 10 mars 1779.
B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 9, *Tableau des fournitures..., récapitulation*, 1782-1784.
B. Museum, Add. Mss. 18135, f° 187, *Mémoire de MM. Guiard et Le Guenne...*, novembre 1783.
A. Maurice, HB 1, pièce 50, *Dumaine à Chevreau*, 5 octobre 1784.
A. N. C_5A_9, pièce 29, *Oury et Kermorseven à Souillac et Chevreau*, 31 mars 1785.
B. Museum, Add. Mss. 18136, f° 20, *Mémoire sur les moyens de former...*, 1785-1787.
B. Museum, Add. Mss. 18139, f° 21, *Tableau qui fait connaître...*, par Dumaine, 2 mars 1786.
B. Museum, Add. Mss. 18128, f° 31, *Des variations dans les prix des objets...*, par Mayeur, 1787.
B. Museum, Add. Mss. 18133, f° 37, *Chapelier à Léger*, 19 floréal an XII (avril 1804).
(*suite de la note, page 216.*)



Graphique du prix de l'esclave « pièce d'Inde » à l'achat sur les lieux de traite (1703-1810)

Cette visualisation appelle plusieurs remarques : elles doivent être entendues comme le corollaire des paragraphes de la deuxième partie.

A. D. Caen, P. D. 101, f° 95, *Decaen à Mariette*, 6 avril 1807.

A. D. Caen, P. D. 101, f° 57, *Du commerce en général de la province de Foulpointe*, par Mayeur, 1er novembre 1807 (comparaison entre les prix de 1769 et ceux de 1807).

A. D. Caen, P. D. 101, f° 235, *Réflexions en forme de rapport...*, par Roux, 1er avril 1808 (comparaison entre les prix de 1804 et ceux de 1808).

b) *Pour la côte orientale d'Afrique* (ordre chronologique) :

A. D. Réunion, C° 20, *Les directeurs à Desforges-Boucher*, 9 novembre 1723.

A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal tenu par le sieur Dejean...*, 14 décembre 1733.

A. N. C_5A_2 pièée 8, *Dumas à Poivre*, 22 mars 1768.

Oliver-Mathew, *History of East Africa*, p. 155.

A. Maurice, NA 23/10/26, *Acte de dépôt de M. de Châteauneuf...*, 1777,

Dermigny, *Cargaisons indiennes...*, vol. 1, p. 109.

Freeman-Grenville, *The east African coast*, p. 197.

Milbert, *Voyage pittoresque à l'île de France...*, t. 2, p. 1888 (s. i.).

c) *Pour l'Inde :*

A. N. C_42, *Extrait des articles de plaintes formées contre M. Maupin*, 1er juin 1733.

d) *Pour le Sénégal et Ouidah :*

Houdoyer de Petitval, *Lettre au Conseil supérieur de Bourbon*, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 142 (s. i.), 12 février 1729.

— *Pour Madagascar.*

Jusqu'en 1760 environ, les prix restent stables (30 livres environ l'esclave). La Compagnie approvisionne seule les îles et sait maintenir les prétentions des rois malgaches... ([1]). A partir de là, les prix commencent à monter : la fraude s'intensifie ([2]) pour arriver à 200 livres en 1767-1770. A partir de là, par la liberté de commerce (et malgré la réglementation) les prix se font selon la loi de l'offre et de la demande... ([3]). Vers 1785, une moyenne de 300 livres ressort cependant. A la fin de la période, selon l'habileté des traitants, ou par les moments de guerre, l'éventail va de 320 à 540 livres ([4]).

— *Pour la côte orientale d'Afrique.*

Contrairement à la côte malgache, les prix n'ont pas augmenté beaucoup après la fin de la Compagnie. Le trafic, là, était « libre » ou « toléré », mais n'était pas « réglé ».

Jusqu'en 1767, les prix de la côte orientale d'Afrique ont été supérieurs à ceux de Madagascar, mais après ils furent très inférieurs : on saisit encore mieux les raisons de ce que nous avons appelé la « prépondérance » des comptoirs portugais et arabes ([5]).

— Pour l'Inde et la côte occidentale d'Afrique, nous n'avons que deux exemples : ils ne sont donc cités que pour mémoire car leur critique ne peut être faite puisque n'existent pas d'autres chiffres. Ils sont vraisemblables, sans plus.

Les prix des esclaves à la vente.

L'élaboration du graphique ne présente pas de difficultés car, jusqu'en 1769, les exemples sont nombreux ([6]). Après, les cas sont rares et ainsi sont sujets à caution ([7]).

(1) Voir le graphique p. 216 :
Sauf en 1729, si l'on en croit LANUX (s. i.), et en 1749, selon DAVID (A. N. $C_4$6, 26 janvier 1749). Ou ces deux personnages se sont trompés (ce qui est très vraisemblable pour DAVID) ou ces deux cas pathologiques laissent entrevoir des fluctuations occultes.

(2) Voir p. 123.

(3) Voir p. 124 et s.

(4) C'est pourquoi seuls des points ont été marqués sur le graphique.

(5) Voir p. 168 et s.

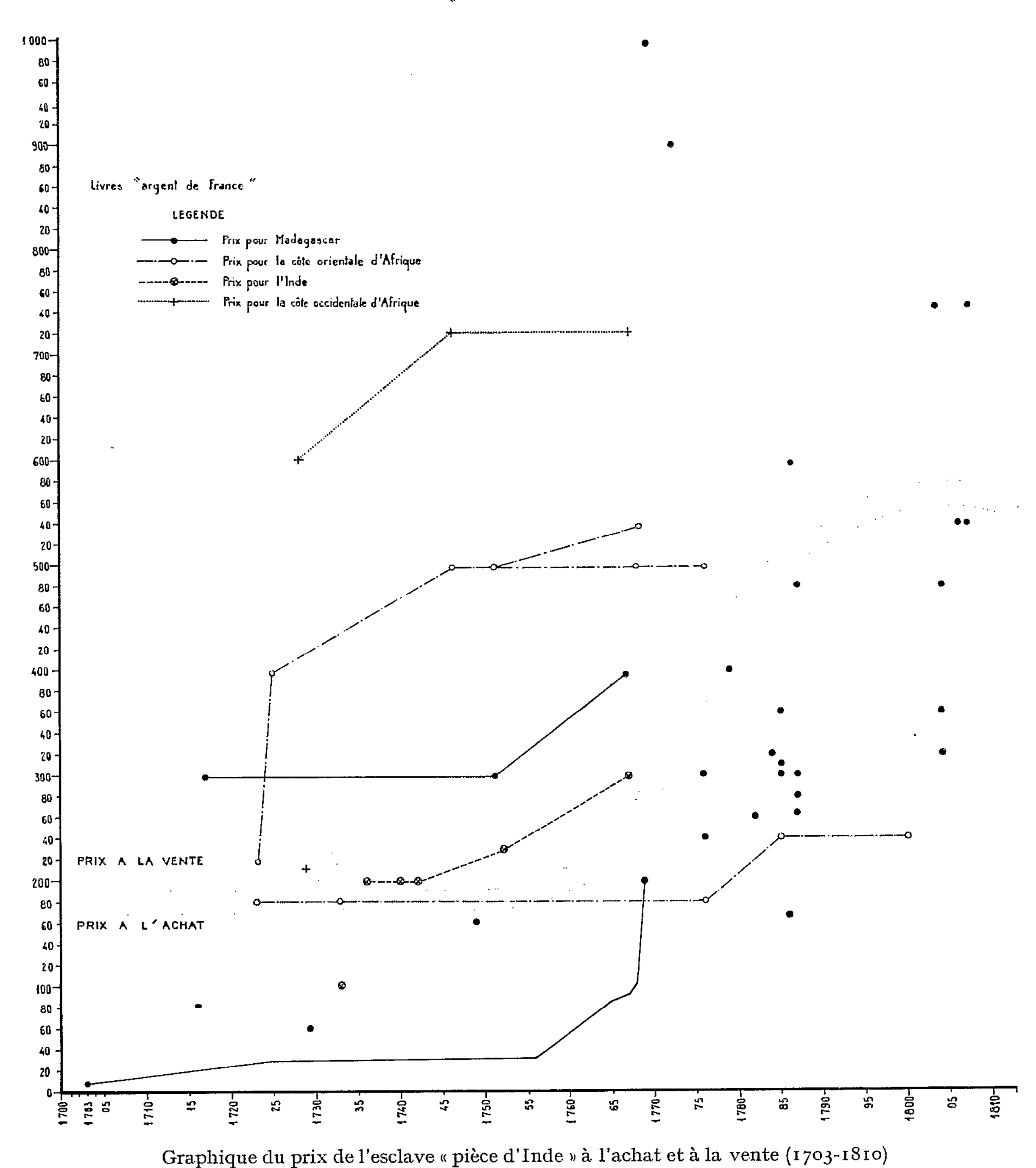
(6) Citons les principales sources :

a) *Pour Madagascar* (ordre chronologique) :
DUROT (s. i.) ; HEBERT (s. i.) ; BARASSIN, *Bourbon des origines...*, p. 277 et 292 ; Corr. Bourbon-île de France (s. i.) ; Corr. (tous les tomes, s. i.) ; A. N. $C_3$8, mars 1737 ; A. N. $C_4$3, novembre 1739 ; A. N. $C_3$8, novembre 1744 ; LA BOURDONNAIS, *Mémoire...* (s. i.) ; A. N. $C_3$8, décembre 1746 ; A. N. $C_3$10, 9 mars 1751 ; A. N. $C_3$10, 6 octobre 1751 ; A. N. $C_3$11, mars 1755 ; DATRYMPLE (s. i.) ; A. Brest, M 89, pièce 73, octobre 1767 ; B. M. Quimper, 12 H, octobre 1767 ; A. N. C_5A_2, pièce 10, décembre 1768 ; A. N. $C_3$18, 1768-1769 ; A. N. C_5A_3, pièce 23, mars 1769 ; A. D. Réunion, « esclavage, divers », décembre 1772 ; A. N. C_5A_9, pièce 33, 1786 ; A. Maurice, HB 1, pièce 52, novembre 1787 ; A. N. C_5A_9, pièce 55, avant 1789 ; A. D. Caen, P. D. 101, f° 288, 25 février 1807.

b) *Pour la côte orientale d'Afrique* (ordre chronologique) :
A. D. Réunion, C° 20, 1723 ; Corr., t. 1, p. 11 (s. i.) ; LOUGNON, *Quel fut le sort...* ; B. N. N. A. F., n° 9341, f° 154, 1746 ; A. N. $C_3$10, 9 mars 1751 ; A. Brest, M 89, pièce 73, octobre 1767 ; A. N. $C_3$13, 20 janvier 1772 ; A. Maurice, NA 23/9/3, 1776.

c) *Pour l'Inde* (ordre chronologique) :
A. N. $C_4$2, 1er juin 1733 ; Corr. Bourbon-Indes pour 1736-1737 ; A. N. $C_4$4, 1740 ; Corr., t. 4, p. 42 ; B. N. N. A. F., n° 9341, f° 154, 1746 ; A. Brest, M 89, pièce 73, octobre 1767.

(7) Pour mieux comparer, les prix à l'achat ont été mis sur le graphique suivant. La zone grisée sépare les prix à l'achat et les prix à la vente (p. 218).



Graphique du prix de l'esclave « pièce d'Inde » à l'achat et à la vente (1703-1810)

a. — Les prix à la vente des esclaves de Madagascar et de la côte orientale d'Afrique reflètent bien les prix à l'achat.

Pour les esclaves malgaches, on retrouve l'« atomisation » d'après 1767. Il est dommage que d'autres exemples n'aient plus été trouvés après 1776 pour la côte orientale d'Afrique.

b. — Le prix des esclaves indiens semble bien bas : les sources indiquent que ces ventes ont eu comme acheteurs les administrateurs ou leurs amis...

c. — Les esclaves de la côte occidentale d'Afrique apparaissent comme les plus chers : la mortalité, les frais plus élevés par la longueur du voyage faisait augmenter leur prix (1).

Le problème des bénéfices.

Il est simple de déterminer le bénéfice brut d'une traite. Il n'est qu'à regarder le graphique précédent. Par exemple, pour Madagascar et pour la côte orientale d'Afrique (où l'on a des séries de chiffres) ce bénéfice était d'environ 300 livres entre 1740 et 1770... Cependant cette information ne signifie trop rien ; il faut tenir compte de *tous* les frais de la traite et ainsi chercher le bénéfice net.

Or, arrivé à ce stade, on se heurte à l'impossibilité d'évaluer tous les frais, à savoir les frais de transport des « effets de traite », les « gages de l'équipage », « la nourriture dudit équipage », « la nourriture et le passage des captifs », l'assurance (2), les présents, les taxes diverses...

« Le compte d'armement », quand il existe, est toujours incomplet.

Un seul renseignement nous est fourni par la correspondance de la Compagnie. Dans une lettre du 31 décembre 1735, le Conseil supérieur de Bourbon indique aux directeurs que le commerce était tombé à Madagascar, néanmoins, il considérait qu'un taux supérieur à 200 % était encore possible (3).

Ce taux a dû être la règle jusqu'en 1767, après on se perd en conjectures (4). La traite devenue « libre » n'a pas laissé trace de ses bénéfices...

(1) Voir p. 185.
(2) Elle semble avoir été de 10 % environ de la valeur de la cargaison.
Cf. : *Cinq documents relatifs aux premières traites des îles au Sénégal et en Guinée, in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 135 et s. (s. i.). B. M. La Rochelle, 273, *Armement du navire la* Junon, 17 novembre 1784.
(3) Corr., t. 2, p. L (s. i.). Ce chiffre est corroboré par F. Borella, in *La Compagnie des Indes à l'île Bourbon*, p. 57.
(4) D'autant plus qu'aucune « série » n'a pu être dégagée.

CHAPITRE III

LE VOYAGE VERS LES ILES

La cargaison « mise au fer » et entassée dans les flancs du navire, le capitaine levait l'ancre : le voyage vers les îles allait se dérouler... Jamais le même, avec des imprévus... Néanmoins des traits généraux ressortent.

Ce départ de leur terre natale était pour les esclaves le moment le plus tragique, « ceux de Seine ont un ... défaut, c'est de s'attrister en quittant leur patrie et d'en crever... (1) ». Leur désespoir augmentait les risques.

Fréquemment, une révolte éclatait. LEGENTIL, dans le style inimitable du XVIIIe siècle, en a raconté une : « Nous étions encore dans la baie d'Antongil, à vue de terre, nous avions une grande quantité d'esclaves que nous menions à l'île de France... Le lendemain matin de notre départ de l'île Marotte (Nosy Mangabé), on ota leurs fers, ce fut un peu trop tôt puisqu'on voyait encore la terre; mais la pitié, s'il est possible d'en avoir en pareil cas, nous fit oublier notre propre salut. Ils conspirèrent entre eux de se sauver en nous assommant tous avec leurs gamelles lorsqu'ils auraient mangé ; de profiter des bateaux et des pirogues que nous avions à bord pour se sauver ; et d'abandonner par ce moyen le navire au gré des vents et de la mer, car ils ne se sentaient pas capables de le manœuvrer. La vue de la terre leur avait suggéré ce dessein « car, disaient-ils, nous serons fort loin dans deux ou trois jours et il ne nous sera plus possible de nous sauver. » Nous fûmes informés de ce projet par un noir de la bande, qui vint nous avertir et tout déclarer. A cette nouvelle, on fit mettre tout le monde debout : on arma environ vingt bons matelots, puis on fit descendre dans l'entrepont tous nos conjurés qui selon toute apparence ne se doutaient de rien ; les officiers de l'État-major prirent aussi les armes. Quoique je regardasse le droit de ces noirs aussi bon que le nôtre, c'est-à-dire quoique je convince qu'ils avaient autant le droit de chercher à se mettre en liberté que nous pouvions en avoir de les mener esclaves à l'île de France, cependant le droit de me défendre me parut le premier, et pris en conséquence les armes, bien résolu de frapper partout où je pourrais avoir occasion de le faire pour me défendre, et soutenir le droit de ma propre conservation ; après tous ces préparatifs, il fut aisé d'étouffer le projet de nos ennemis.

(1) A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal tenu par le sieur Dejean...*, 14 décembre 1733 (publié par A. LOUGNON, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 348, s. i.).

On les fit monter deux à deux et on les mettait, à mesure, aux fers ensemble. On laissa la liberté aux femmes et aux enfants. Tout le reste de notre voyage jusqu'à l'île de France fut fort heureux quoiqu'il n'ait pas été sans inquiétude... (1). »

Le voyage allait durer, en moyenne, selon les lieux de traite :
— de sept à dix jours pour Madagascar,
— un mois - un mois et demi pour la côte orientale d'Afrique,
— deux mois pour l'Inde,
— deux à trois mois pour Gorée-Ouidah (2).

Les « risques, périls et fortunes » étaient donc plus ou moins grands selon l'endroit élu... Ils variaient d'un voyage à l'autre. Certains préceptes pour réussir s'étaient cependant dégagés : comme l'écrit un armateur : « ... Pour la conduite des esclaves, il (le capitaine) sait que la propreté, la gaieté avec de bons vivres contribuent plus à leur santé que les remèdes (3). »

Comment se déroulait ce retour vers les îles ? La description d'une journée ordinaire peut servir d'approche.

La journée sur le bateau.

Garneray, plus littérateur que marin, l'a bien décrite (4) : « Les noirs séjournent sous le faux pont depuis le soleil couchant jusqu'au soleil levant. Les écoutilles sont toujours tenues ouvertes entièrement, à moins que le mauvais état de la mer n'oblige impérieusement à les fermer... Quant aux négresses et aux enfants, ils couchent au milieu de la grand chambre, entre les cabines et l'État-major..., les plus âgés, les plus vigoureux, ou ceux dont on redoute l'esprit d'insubordination occupent l'avant du navire ; les plus jeunes se trouvent ainsi près de la rambade ; les enfants et les négresses sont tenus derrière parmi l'équipage (5). »

Il fallait faire tenir le maximum d'êtres dans un minimum d'espace et assurer en même temps un maximum de sécurité à l'équipage (6) : accroupis et arrimés, les esclaves étaient bien une marchandise ! L'écœurement nous saisit à la lecture des descriptions. Par exemple, au cours d'une « violente tempête », un capitaine revenant de Zanzibar en 1808 écrit : « L'eau embarquant de toutes parts, ne pouvant étancher celle qui entrait dans l'entrepont..., je me suis vu contraint de condamner les panneaux... Le lendemain, le vent et la mer m'ayant permis de faire ouvrir..., j'ai été frappé d'étonnement en voyant tous les noirs morts, amoncelés les uns sur les autres et baignés dans leur sang... Il a été vérifié que 131 noirs appartenant à l'armement et 35 de port permis ont été victimes de ce fatal événement (7). » L'aération n'avait pas été faite ! Le navire était devenu un cercueil flottant.

Il est possible de savoir le rapport entre le tonnage du navire et le nombre d'esclaves transportés. Prenons le cas du voyage de la côte orientale d'Afrique, où les cargaisons n'étaient composées que d'esclaves : le rapport se situait à :

(1) B. Museum, Add. Mss. 18126, f° 178, *Extrait du voyage de M. Legentil dans les mers de l'Inde*, 1762.
(2) A. Lorient, séries 1 P et 2 P ; A. Maurice, séries HB, OB-OC, NA ; Corr., t. 1 (s. i.).
Un vent défavorable pouvait allonger le temps du voyage de un à deux mois, voir p. 106, un exemple parti de Madagascar.
(3) A. Maurice, NA 23/10/26, *Instructions pour M. Châteauneuf, capitaine de l'*Aventurier, 1777.
(4) Répétons-le : Garneray, malgré son pathos, doit être considéré comme une source valable.
(5) Garneray, *Voyages, aventures et combats*, p. 114-115 (s. i.).
(6) Gaston-Martin, *Nantes au XVIIIe siècle...*, p. 29.
(7) A. Maurice, GB 40/312, *Déclaration d'arrivée du capitaine de la* Minerve, 27 janvier 1808.

1,8 pour un navire de 75 tonneaux
1,7 pour un navire de 110 tonneaux
1,4 pour un navire de 165 tonneaux
1 pour un navire de 250 tonneaux (1).

Plus le « négrier » était important, plus le faible volume consacré à l'esclave s'élargissait. Ce calcul, qui correspond à ceux faits pour la traite atlantique (2), prouve l'entassement de ces hommes durant la nuit.

« ... Tous les matins, une demi-heure après le lever du soleil, on fait monter les esclaves quatre par quatre sur le pont, et on surveille leur toilette ; ils sont tenus de se laver la figure et les mains dans des baquets remplis d'eau de mer et de se rincer la bouche avec du vinaigre pour prévenir le scorbut (3). »

Ou bien : « L'officier qui était de garde le matin, descendait dans la cale avec le chirurgien et les visitait, leur faisant laver les aiselles et les parties sexuelles avec de l'eau et du vinaigre ; on faisait de même pour les négresses lors même qu'elles avaient leurs règles (4). »

BUTLER, « capitaine de la *Vierge de Grâce* destinée pour le comptoir de Juda et pour les isles », par ses instructions devait lui aussi « les faire laver souvent avec de l'eau et du vinaigre affin d'éviter que la maladie se mette à son bord (5) ».

Ces ablutions matinales étaient essentielles pour la réussite de la traite... La santé des captifs et celle de l'équipage en dépendait.

Puis le repas du matin était servi. « Ils meurent d'inanition, il faut avoir quelque chose d'autre en plus du riz cuit avec de l'eau (6). » Le cuisinier ajoutait ainsi « des poids (7) », « du sucre, de la viande ou poisson salé, mais cela toujours en très petite quantité (8) ». Le bœuf « en salaisons » de Madagascar a été la viande préférée pour les traites vers les Mascareignes : « Cette viande quoique salée qu'on doit dessaler à moitié auparavant, donnera une substance au riz qu'il ne saurait avoir, cuit avec de l'eau seulement. Il est moralement impossible qu'un corps puisse résister pendant deux mois de traversée à cette dernière nourriture... On pourrait même leur donner de différentes façons, tantôt avec des fèves, tantôt avec du ris ou des poids (9). »

Parfois, après avoir ingurgité ce brouet, ils fumaient un mauvais tabac (10).

« ... Un coup de balai sur le pont suit le repas, puis tout étant remis en place, on distribue à chacun les travaux de la journée. La prudence exigeant que l'on occupe le plus possible les esclaves pour les distraire de leurs pensées de révolte, les uns sont chargés de faire de petits cordages ou de la tresse pour l'usage du bord, ceux-ci trient ou vannent les légumes ou les froments destinés à leur nourriture journalière, ceux-là enfin grattent et nettoient avec des briques les planches

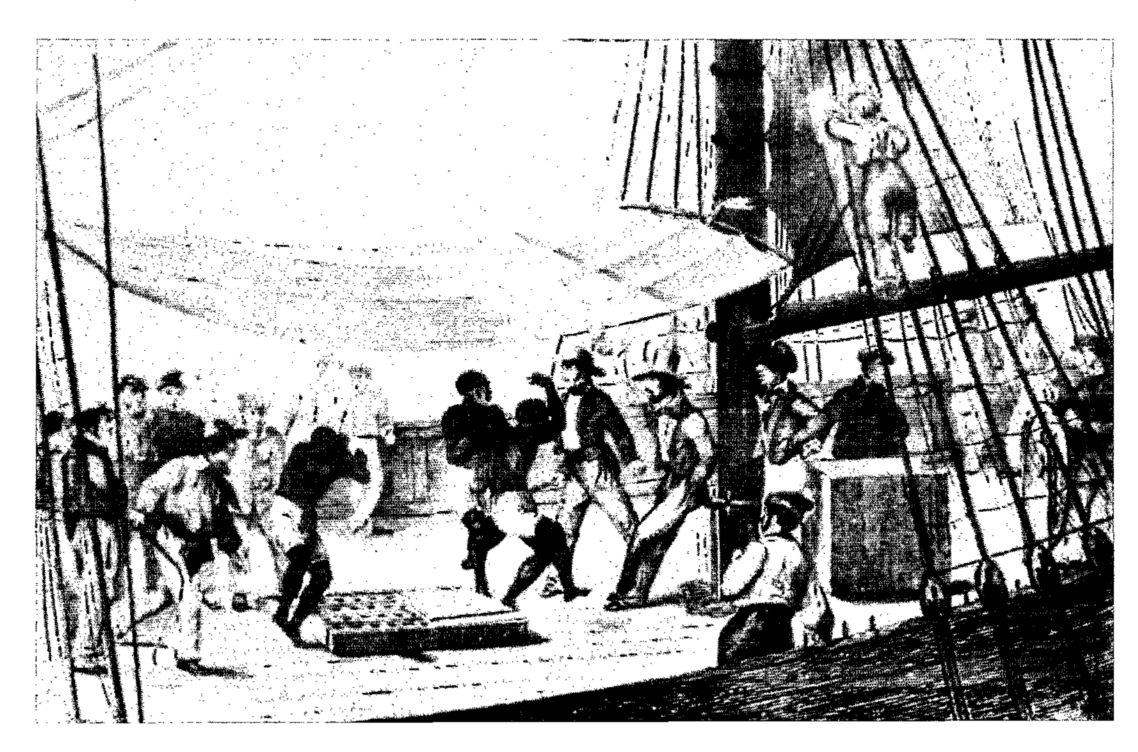
(1) Calcul fait à l'aide des chiffres donnés par A. TOUSSAINT in *La route des îles*, p. 449.
(2) CHICHE, *Hygiène et santé à bord des navires négriers au XVIIIe siècle*, p. 17.
GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIIIe siècle...*, p. 113.
(3) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 115 (s. i.).
(4) FORT, *Relation d'un voyage fait à Madagascar...*, *in* Gr. Coll., t. V, p. 251 (s. i.).
(5) *Instructions pour le sieur Butler...*, *article* 5, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 140 (s. i.).
(6) A. N. $C_{3}27$, *Instructions pour le capitaine du* Jupiter, 1736.
(7) FORT, *Relation d'un voyage fait à Madagascar...*, *in* Gr. Coll., t. V, p. 251 (s. i.).
(8) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 115 (s. i.).
(9) A. N. $C_{5}A_{1}$, pièce 47, *Journal tenu par le sieur Dejean...*, 14 décembre 1733 (publié par A. LOUGNON, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 366-367, s. i.).
(10) FORT, *Relation d'un voyage fait à Madagascar...*, *in* Gr. Coll., t. V, p. 251 (s. i.).

du faux pont qui leur servent de lit pendant la nuit... Ces travaux terminés, des interprètes apprennent aux esclaves des chansons peu poétiques ou leur racontent de merveilleux récits... Viennent les tours de force, et les jongleries qu'exécutent les plus adroits des matelots [1]. »

La longueur vide de la journée s'écoulait...

« A quatre heures, on leur sert un nouveau repas semblable en tout point à celui du matin », ensuite si le temps était beau, les danses alors commençaient.

Les Indiens avaient « un chant lugubre et leur danse pantomine ne peut avoir de charmes que pour eux. La musique du Malgache porte un caractère de mélancolie, sa danse est grave... La musique et la danse du Mozambique annonce la gaieté et la force des gambades grotesques ; des mouvements d'une souplesse extraordinaire et d'une lascivité plus ou moins outrée forment leurs danses [2] ».



« Danse à bord d'un négrier ». Collection du Mauritius Institute

Enfin, « au moment où le soleil va disparaître, on donne le signal de la retraite : seulement on a le soin, avant de réintégrer les nègres dans leurs logements de les fouiller soigneusement, afin de s'assurer qu'ils n'ont, pendant leur séjour sur le pont, dérobé aucun objet qui pourrait les aider à briser leurs fers. La nuit venue et la toilette du navire terminée, l'équipage se retranche, ayant ses armes placées à portée... Une moitié des matelots prend le quart... [3] ».

(1) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 116 (s. i.).
(2) UNIENVILLE, *Statistique de l'île Maurice...*, t. 1, p. 295 (s. i.).
(3) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 116 (s. i.).

En dépit de toutes les précautions, des accidents arrivaient, notons les maladies et la mortalité, les révoltes...

Les maladies et la mortalité.

Les grandes épidémies qui ravagèrent les îles au XVIIIe siècle eurent leur origine dans les bateaux revenant des lieux de traite. En avril 1775, à Saint-Denis, on apprenait que « la traite d'un navire revenant de Madagascar » était atteint de la « petite vérole » : « Ça a été une alarme générale dans notre chef-lieu et telle qu'il n'est guère possible de rendre la frayeur de nos habitants de Bourbon (1). » Cette terreur était largement fondée ; en 1791-1792, la même maladie « introduite par un bâtiment revenant de Mozambique se déclara tout à coup, elle étendit bientôt ses ravages dans l'île (de France) et jeta le deuil sur toutes les familles. Dans les campagnes surtout, les pertes furent considérables et le tiers de la population des laboureurs fut enlevé (2) ».

Par l'abus de nourriture salée, par les barriques d'eau où proliféraient les moustiques, par les conditions de vie à bord, ces cargaisons humaines étaient des vecteurs idéaux pour les maladies.

La « petite vérole » (variole) fut bien la maladie la plus redoutable. Les cas paraissent avoir été très nombreux (3) en dépit de l'introduction de la « vaccine » vers 1775 (4). Le visage « se prenait », puis « le corps, les cuisses étaient plein de boutons plats et de la plus mauvaise qualité » ; enfin, « même si le visage commençait à se nettoyer », le sujet mourait quelques jours après (5).

La fièvre jaune ou « mal de Siam », si fréquente dans le transport atlantique (6), toucha en revanche peu de cargaisons de l'océan Indien ; un cas seulement a été décelé (7).

En dehors des épidémies précitées, le scorbut était la maladie du retour par excellence (8). L'origine n'en était pas encore déterminée de manière très précise ; on pensait bien que le manque de végétaux frais y était pour quelque chose, mais chacun s'acharnait à trouver des causes plus complexes et plus savantes. DAZILLE pensait que, lorsque les « nègres » étaient empilés dans l'entrepont, « les vaisseaux (du corps humain) relâchés par un air aussi chaud et aussi humide, perdaient leur action. Le sang s'épaississait, la sériosité ne s'y mêlait plus et il formait par son séjour des stases, des ecchimoses et des lividités... (9) ».

« Ils (les esclaves) avaient le bas de la figure horriblement gonflé. Leurs lèvres béantes, flétries par une salivation continuelle, laissaient apercevoir des gencives noires, tuméfiées, des dents

(1) A. N. C3 15, *Crémont à Maillart*, 20 juin 1775.
(2) MAURE, *L'île de France de 1790 à 1810...*, *in* Revue historique et littéraire, 1889-1890, p. 201 (s. i.).
NOËL, in *L'esclavage à l'île de France...*, p. 55, dit que cette épidémie de variole fit mourir 8 % de la population.
(3) A. N. C3 11, *Brenier à la Compagnie*, 24 avril 1756.
B. M. Quimper, mst 12 *bis*, p. 263, *Le Ministre à Desroches et à Poivre*, 11 décembre 1770.
BENYOWSKY, *Voyages et mémoires*, t. 2, p. 276 (s. i.).
Voir aussi : MOUSNIER-LABROUSSE, *Le XVIIIe siècle*, p. 141.
(4) A. D. Caen, P. D. 102, fº 89, *Roux à Decaen*, 16 octobre 1807.
A. D. Réunion, L 310, *Gémin à Desbrulys*, 17 juillet 1807.
A. Maurice, OC 24/B, *Journal du vaisseau l'*Espérance, 15 avril 1775.
(5) A. D. Réunion, L 310, *Procès-verbal de visite de Bernard Lattes, chirurgien*, 16 juillet 1808.
(6) CHICHE, *Hygiène et santé à bord des navires négriers au XVIIIe siècle*, p. 68.
(7) A. N. 4 J J 86, *Journal du* Griffon, « durant le mois de septembre » 1736.
(8) A. Lorient, 1 P 297 a, liasse 1, pièce 42, *La Compagnie à Godeheu*, 20 janvier 1751.
A. Maurice, OC 71/38, *État servant des noirs esclaves malades...*, par DELOURME, 24 novembre 1780.
A. Maurice, OC 71/50, *État d'inventaire du décès des noirs esclaves reçus...*, 3 octobre 1780.
(9) DAZILLE, *Observations sur les maladies des nègres...*, p. 51 (s. i.).

longues et tremblantes. Leurs corps, gonflés à partir des extrémités, étaient ordinairement marbrés surtout dans le dernier période de la maladie de taches livides et bleuâtres (1). »

Devant les ravages du « mal escorbutique », les Seychelles, sur la route du retour de la côte orientale d'Afrique, servirent ainsi d'antidote (2).

La « dissentherye » (ou « colique », « flux de ventre », « seringo ») plongeait les esclaves « dans le marasme » jusqu'à les « faire crever » (3). Les « bailles », alors, ne pouvaient suffire... (4).

Les « flux de sang », les « flux blancs », les fièvres « putrides », les « péripneumonies », les « accès de frénésie », les « plaies gangréneuses », étaient aussi à craindre (5).

En dernier lieu, la lèpre — « ce genre de maladie causée par une humeur scrofuleuse mêlée de virus, qui cause des ulcères chancreux et fistuleux dans toutes les parties du corps (6) » — se développa aux îles par les esclaves de Madagascar et de l'Inde (7).

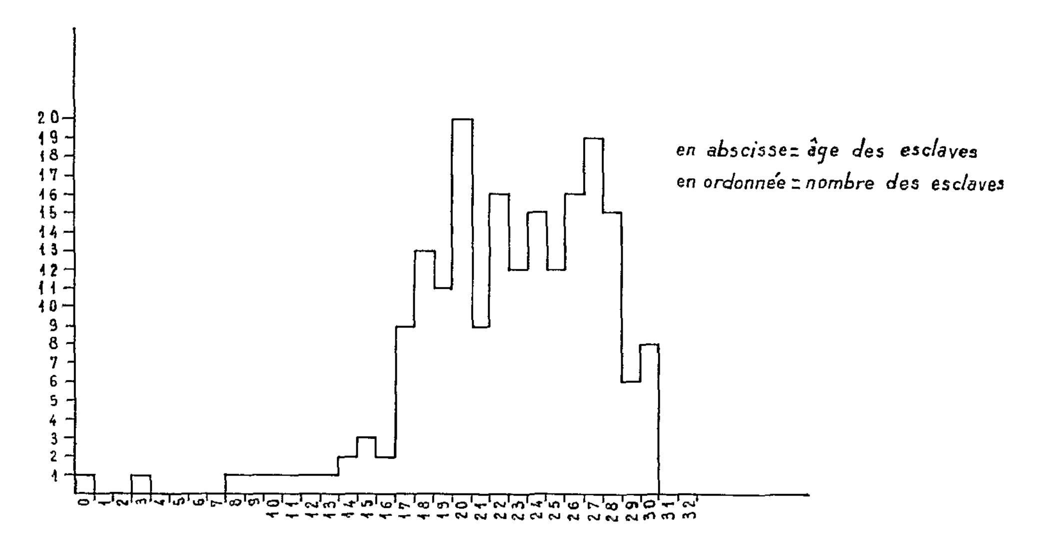
Contre l'ensemble de ces maux, bien peu de remèdes étaient efficaces. En 1777, un « état » de l'*Aimable Victoire* nous apprend que pendant la traversée de Mozambique au Port-Louis furent utilisés des « emplâtres, onguents, pommades mercuriales, rhubarbe, précipités, eau de rose, thé, sucre et eau-de-vie escorbutique ». Sachons que ce navire embarqua 422 « nègres », et en débarqua 303 ; 119 étaient morts (8) !

Les maladies étaient donc fréquentes et graves, la « médecine » inopérante : la conséquence dernière en fut une effroyable mortalité.

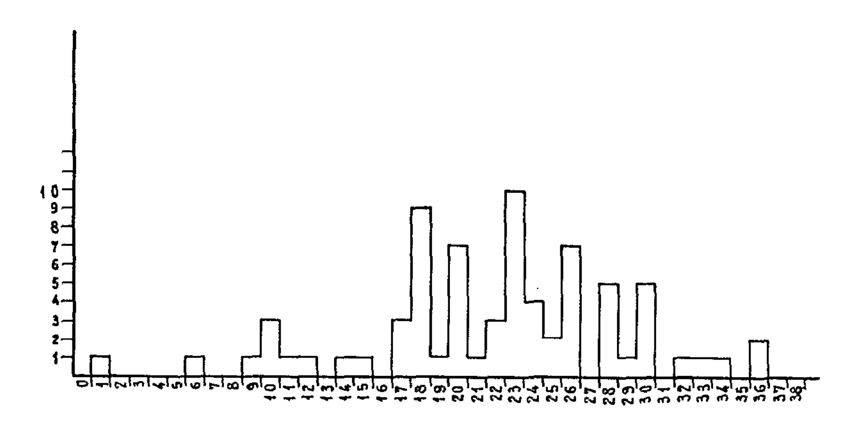
L'âge des esclaves (pour la majorité, ils avaient entre 20 et 25 ans) est trompeur (9) : amoindris physiquement et moralement, il était prévisible qu'un certain nombre mourrait en moyenne à chaque voyage.

On connaît surtout les cas où la mortalité a décimé d'une façon spectaculaire. Ainsi, sur 620 achetés à Mozambique en 1739, 360 périrent durant le voyage (10) ; en 1740, sur 80 embarqués à Pondichéry, 6 furent livrés... (11).

(1) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 108 (s. i.).
(2) Voir p. 108.
(3) A. N. $C_2$27, *Instructions pour le capitaine du* Jupiter, 1736.
A. N. C_5A_1, pièce 47, *Journal tenu par le sieur Dejean...*, 14 décembre 1733 (publié par A. LOUGNON, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 348, s. i.).
A. Maurice, OC 71/38, *État des noirs esclaves malades...*, par DELOURME, 24 novembre 1780.
(4) AVINE, *Voyages...*, p. 45 (s. i.).
GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIIIe siècle...*, p. 114.
(5) A. N. 4 JJ 86, *Journal de la* Vierge de Grâce, 1733.
A. D. Réunion, L 330, *Dépôt des traites de Saint-Paul, rapport du 15 janvier 1809*, par PAULIN.
A. Maurice, OC 71/38, *État des noirs esclaves malades...*, par DELOURME, 24 novembre 1780.
A. Maurice, OB 21/254, *Déclaration d'arrivée du capitaine de l'*Archange Saint-Michel, 10 novembre 1783.
A. Maurice, F 10/168, *Déclaration d'arrivée du capitaine de l'*Eugénie, 2 décembre 1791.
A. Maurice, NA 23/10/26, *Acte de dépôt par M. de Châteauneuf, capitaine de l'*Aventurier, 1777.
CHICHE, *Hygiène et santé à bord des navires négriers au XVIIIe siècle*, p. 77.
(6) A. D. Réunion, C° 2, *Procès-verbal des chirurgiens de l'île Bourbon*, 28 juin 1726.
(7) BARASSIN, *La lèpre à Bourbon*, in R. T., 1959, p. 81.
(8) A. Maurice, NA 23/9/3, *État des remèdes consommés par la traite des noirs de la cargaison de l'*Aimable Victoire, 15 février 1777.
(9) A cette époque, les « barbons » de MOLIÈRE étaient quadragénaires... Voir les graphiques p. 227 : deux exemples de cargaisons qui indiquent l'âge des esclaves.
(10) A. N. $C_4$3, *La Bourdonnais aux directeurs*, 20 novembre 1739.
(11) A. N. $C_4$4, *Instructions pour M. de Saint-Martin*, par LA BOURDONNAIS, 1740.



Age d'une traite d'esclaves.
(Source : *Facture dressée à Gorée...*, 19 mars 1731, *in* R. T., t. 3, 3[e] trimestre 1937, p. 145 et s. (s. i).)



Age d'une traite d'esclaves.
(Source : A. N. C_5A_2, pièce 68, *État des noirs esclaves...*, 13 décembre 1768 (esclaves venant de Foulpointe).
en abcisse = âge des esclaves
en ordonnée = nombre des esclaves

Les « procès-verbaux bien circonstanciez du jour de la mort des esclaves » et les journaux de bord, avec leurs petites croix latines dans les marges, donnent une précieuse information (1), mais elle est par trop fragmentaire. Il a fallu attendre le travail de A. TOUSSAINT pour avoir des statistiques valables (pour Madagascar et pour la côte orientale d'Afrique).

— Pour Madagascar, entre 1775 et 1807, sur 2 423 esclaves («cargaisons connues ou estimées»), les « pertes connues » furent de 298 ; soit un pourcentage de mortalité de 12 % (2).

(1) A. N. 4 JJ 86, *Journal de la* Vierge de Grâce, 1733.
Instructions pour le sieur Tortel..., article 10, in R. T., t. 3, 3[e] trimestre 1937, p. 137 (s. i.).
(2) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 454.

Ce pourcentage est corroboré par une évaluation de 1785. OURY et KERMORSEVEN (1) écrivent : « 1 000 esclaves seront réduits par la mortalité... avant la vente à la quantité de 850 (2) ». Ce qui donne 15 % de mortalité.

Au temps de la Compagnie, ce pourcentage était-il le même ? Peut-être était-il un peu plus important, car l'expérience était moins approfondie et les principes de la « vaccine » étaient inconnus...

— Pour la côte orientale d'Afrique, entre 1777 et 1808, sur 15 109 esclaves (« cargaisons connues ou estimées »), les « pertes connues » furent de 3 163 ; soit un pourcentage de 21 % (3). Ce chiffre s'explique par le voyage plus long... Le « déchet » était énorme !

— Pour la côte occidentale d'Afrique, les estimations de A. LOUGNON (4) et nos propres calculs donnent entre 25 et 30 % de mortalité. Une archive semble vérifier ce pourcentage ; les directeurs de la Compagnie en 1749, à propos des « gratifications des états-majors destinés à transporter des noirs du Sénégal à l'île de France », notaient : « Pour un vaisseau de 400 noirs qu'on suppose réduits à 300 par la mortalité estimée à 25 %, les gratifications... (5). »

— Pour l'Inde, nous n'avons pas de renseignements. La mortalité devait être de 20 à 25 % si l'on compare les temps des voyages Pondichéry-Mascareignes et ceux des autres lieux de traite-Mascareignes.

A part cette dernière région, nous avons donc des chiffres assez précis. Le jugement désabusé de GASTON-MARTIN au sujet de la traite atlantique — « la mortalité moyenne est une chimère qu'il est inutile de poursuivre..., il n'y a rien à tirer d'un effort d'unification... (6) » — ne s'applique pas pour l'océan Indien.

Les révoltes.

Elles étaient le danger permanent. Si elles étaient plus fréquentes au départ comme nous l'avons vu, elles pouvaient toujours se produire... (7). La peur de l'inconnu, le comportement des traitants envers ces hommes simples, faisaient de ceux-ci des désespérés.

Un sursaut tout à coup étreignait les captifs... La révolte et sa répression ensanglantaient le navire.

En 1780, « le 14 du mois de mai, vers dix heures et demie du matin, tous les gens de l'équipage étant dispersés dans le vaisseau et occupés en différentes manœuvres, les esclaves de traite se sont révoltés et le signal en a été donné par un nommé BORORO, qui a saisi à la gorge le sieur

(1) Sur ces deux armateurs, voir p. 126.
(2) A. N. C_5A_9, pièce 29, *Oury et Kermorseven à Souillac et Chevreau*, 31 mars 1785.
(3) TOUSSAINT, *La route des îles*, p. 451.
(4) Corr., t. 1, 2 et 3, les pages numérotées en chiffres romains.
(5) A. Lorient, 1 P 305, liasse 69, f° 106, *Registre des délibérations de la Compagnie*, 4 décembre 1749. Voir aussi l'arrivée de 1750, p. 186 en note.
(6) GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIIIe siècle...*, p. 114.
(7) A. N. C_43, *Séance du 15 décembre 1739 du greffe du Conseil supérieur de l'île de France*.
A. N. C_5A_5, pièce 74, *Mémoire historique de ce qui m'est arrivé à Madagascar relativement à M. le baron Benyowsky*, par SAVORNIN, 19-20 mars 1775.
A. Maurice, OB 29/71, *Déclaration d'arrivée du capitaine de la* Flore, 16 juin 1775.
A. Maurice, OB 21/252, *Déclaration d'arrivée du capitaine de la* Pintade, 8 novembre 1783.
A. Maurice, OC 48/308, *Déclaration d'arrivée du capitaine du* Tigre, 16 avril 1788.
A. Maurice, GB 40/9, *Déclaration d'arrivée du capitaine du* Navigateur, 5 novembre 1803.

LE BEL, pilote de quart, et se trouvait sur le gaillard arrière ; qu'alors tous les esclaves se sont armés de tous les instruments qui se trouvaient sur le pont, et sortis en troupe sur l'arrière du vaisseau où ils commençaient à faire violence et à frapper... ». La révolte est jugulée et : « il fut résolu que pour le salut commun il fallait sacrifier le chef des révoltés BORORO ; le capitaine l'a fait lier et hisser au bout de la vergue de misaine où il l'a fait fusiller en présence de toute la traite et ensuite jeter à la mer (1) ».

GARNERAY, toujours prolixe, écrit que l'on tirait rarement sur les captifs puisque ainsi on entamait les bénéfices... On préférait jeter de l'eau chaude ou des « pigeons (2) » dans leurs jambes... (3).

Après bien des tourments, parfois même des tempêtes, le bateau entrait dans la passe... Le Port-Louis se dessinait... Ou les canons du « barachois » de Saint-Denis apparaissaient... La traite servile comme tout commerce allait voir sa fin au mouillage...

Le débarquement.

Le bateau était « affourché (4) ». Un « chirurgien » montait à bord pour vérifier le bon état sanitaire de la cargaison (5).

Les malades étaient emmenés à la « salle de consigne » (ou « dépôt », ou « lazaret ») de l'hôpital (6).

Les autres, « sans autre vêtement qu'un lambeau de toile (le « langouti ») autour des reins, étaient rangés, les hommes d'un côté du débarcadère et les femmes et les enfants de l'autre, et les planteurs les passent en revue et font leurs achats... (7) ». Ou bien on les emmenait dans les négreries (8). La vente était alors annoncée par voie d'affiches ; ainsi le 15 février 1775 à l'île de

(1) A. Maurice, OC 40/137, *Déclaration d'arrivée du capitaine du* Saint-Antoine d'Almas, 18 novembre 1780. (Ce bateau revenait de Mozambique.)

(2) « Pigeons » : espèce de clous à quatre pointes très aiguës dont une des extrémités se trouve toujours relevée.

(3) GARNERAY, *Voyages, aventures et combats*, p. 132-134 (s. i.).

(4) A. N. 4 JJ 86, *Journal de la* Vierge de Grâce, 2 décembre 1733.

(5) A. N. $C_3 11$, *Brenier à la Compagnie*, 24 avril 1756.
A. N. $C_3 15$, *Roques à Maillart*, 17 octobre 1773.
A. N. $C_3 20$, *Duverger au Ministre*, 26 décembre 1789.
A. N. $C_5 A_2$, pièce 53, *Bourdier à Poivre*, 27 juillet 1768.

(6) A. D. Réunion, dossier esclavage, divers, *Marché pour l'achat de noirs mozambiques entre Crémont et Bailly de Monthion*, 8 décembre 1772.
A. D. Réunion, L 330, *Dépôt des traites*, rapport du 15 janvier 1809.
A. D. Réunion, L 330, *Dépôts pour les noirs de traite*, an XIII (1805).
A. Lorient, 1 P 297 a, liasse 1, pièce 42, *La Compagnie à Godeheu*, 20 janvier 1751.
B. Museum, Add. Mss. 18134, f° 124, *Chardenoux à Léger*, 13 octobre 1806.
A. Maurice, HB 16, pièce 49, *Compte des noirs particuliers...*, par LAVAL, 10 août 1769.
A. Maurice, D 60/3, *Le Président de l'Assemblée coloniale de la Réunion à celui de l'île de France*, 16 juin 1794.
UNIENVILLE, *Statistique de l'île Maurice...*, t. 1, p. 291 (s. i.).
N. B. : Pour le début du XVIIIe siècle, aucune source n'a pu être trouvée décrivant l'arrivée du bateau.

(7) GRANT, *History of Mauritius*, p. 76 (s. i.).

(8) A. N. $C_3 16$, *Crémont à Maillart*, 14 janvier 1776.
A. N. $C_4 6$, *David aux directeurs*, 8 novembre 1750.

France, un avis indiquait : « Une cargaison de noirs mozambiques, arrivés par le senaut le *Diamant* est à vendre chez le sieur N... (1). »

La foire aux captifs se déroulait. Les « habitants » les achetaient « à l'encan »... (2).

L'état-major et l'équipage avait touché leur solde (3) et leur gratification (4). « Leur zèle et leur émulation » avaient été récompensés (5).

Ils avaient vendu leurs noirs de « port permis » et bien souvent avaient « pacotillé (6) ».

Les procès-verbaux de la traite étaient lus par les armateurs ou par les administrateurs...

Les « nègres » connaissaient déjà la trique du « commandeur (7) ».

(1) Cité *in* NOËL, *L'esclavage à l'île de France...*, p. 246.
(2) « A l'encan » : aux enchères.
(3) A. N. $C_4 2$, *La Bourdonnais aux directeurs*, 29 mars 1736.
B. M. La Rochelle, 273, *Armement et désarmement des navires la* Junon *et la* Créole, 2 décembre 1783.
(4) En 1731, cette gratification était d'une livre « par teste de noir débarqué » pour le capitaine (A. N. $C_3 5$ *Délibérations générales pour les deux îles de Bourbon et France*, 12 septembre 1731).
En 1784, elle atteignait 10 livres — toujours pour le capitaine — « par chaque noir vendu et la liberté de mettre à bord un négrillon sans en payer le fret et dont il pourra disposer à son gré » (B. M. La Rochelle, 273, *Armement du navire la* Junon, 17 novembre 1784).
En 1785, elle représentait 10 % du prix de vente des noirs (A. N. $C_5 A_9$, pièce 29, *Oury et Kermorseven à Souillac et Chevreau*, 31 mars 1785).
(5) A. Maurice, F 10/168, *Déclaration d'arrivée du capitaine de l'*Eugénie, 2 décembre 1791.
(6) « Pacotiller » : vendre en fraude des esclaves au-delà du quota du « port permis ».
(7) « Commandeur » : chef de chantier.

CONCLUSION

Du XVIIe siècle jusqu'en 1810, les Français des îles de France et de Bourbon ont fait venir de la main-d'œuvre servile.

Ce trafic fut bien individualisé et dans l'espace et dans le temps ; aussi a-t-il été possible d'en montrer les raisons profondes, les fluctuations, les aléas...

L'approche s'est faite prudemment en trois étapes. « Les cadres de la traite », puis « les sources de la traite », enfin « la traite au fil des jours » ont peu à peu cerné cette « zone de racisme », selon l'expression de R. MOUSNIER.

1810 marque la fin de cette traite pour les deux îles associées. La Réunion restera française, tandis que l'île de France, redevenue Maurice, appartiendra pour plus de cent cinquante ans à la Grande-Bretagne.

Époque révolue pourrait-on croire... Rien n'est plus inexact. Il suffit d'aller à Maurice et à la Réunion, de se promener dans les rues de Port-Louis, de Curepipe, de Saint-Denis, de Saint-Paul, ou bien de passer dans les champs de canne à l'époque de la coupe, ou encore de regarder les petits villages de place en place. Les visages laissent percevoir la diversité du peuplement ; les « Cafres », les « Malabars » existent toujours.

Bien des problèmes politiques actuels des deux îles ont leur lointaine origine dans les cargaisons serviles.

Certains auteurs ont voulu chercher des responsabilités, « Sins of the fathers » écrit POPE HENNESSY, descendant d'un gouverneur de Maurice. Peut-on s'ériger ainsi en juge ? La traite des esclaves était fille de l'esprit de son temps.

Paris, décembre 1967. Tananarive, mai 1970.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Deux ouvrages bibliographiques donnent une vue d'ensemble, ce sont :

— la *Bibliographie de Madagascar* par A. et G. GRANDIDIER, 5 tomes (Paris, 1905-1957) ;
— la *Bibliography of Mauritius* par A. TOUSSAINT et H. ADOLPHE, Port-Louis, 1956.

Malgré leur caractère exhaustif, ils n'ont eu qu'un rôle indicateur ou vérificateur dans la recherche.

I. LES SOURCES

Nous étudierons successivement les sources manuscrites et les sources imprimées.

A. — SOURCES MANUSCRITES

Elles sont conservées dans les dépôts d'archives et dans les bibliothèques, nous n'avons pas eu connaissance de collections privées.

I. — EN FRANCE.

(1) **Les Archives nationales : Hôtel Soubise** (60, rue des Francs-Bourgeois, Paris 3e).

Ce dépôt est capital. Les principaux fonds sont les suivants :

(a) *Archives des Colonies.*

Le *Répertoire numérique des archives des colonies* par Pierre de VAISSIÈRE et Yvonne BEZARD (1914) est toujours l'ouvrage général de référence. C'est une refonte de l'inventaire de GUËT.

Il faut le compléter par l'étude de A. LOUGNON, *Documents concernant les îles de Bourbon et de France pendant la régie de la Compagnie des Indes*, Nérac, 1953, qui est un répertoire des pièces conservées dans divers dépôts d'archives de Paris, dont le plus important est celui du Palais Soubise.

— *Série B* : Correspondance envoyée et ordres du Roi.

L'*Inventaire de la correspondance avec les colonies*, Paris, 1959, par E. TAILLEMITE ne fait qu'effleurer notre sujet, puisque la rétrocession au Roi est de 1767 ; seul le tome I est paru (1654-1754).

Les cotes intéressantes : 201 à 214 (1767 à 1790). Ces 14 gros volumes concernent les lettres envoyées aux administrateurs des îles de France et de Bourbon. Pour chaque année, il existe une « table des dépêches et ordres du Roi » qui facilite le dépouillement...

— *Série* C_2 : Correspondance générale. Inde.

Par le nombre considérable des dossiers, 309, nous n'avons pu effectuer que des sondages. Ils ont été guidés par le dépouillement d'ouvrages qui nous ont donné des directions de recherches. Notamment, nous ont été utiles les cotes 7, 8, 12, 13, 14, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 62, 64, 82, 98, 101, 276.

— *Série* C_3 : Correspondance générale. Bourbon.

Les 20 cotes (1614 à 1789) ont été étudiées en totalité. Une partie des documents est reliée, elle correspond à l'administration de la Compagnie des Indes ; l'autre partie est en vrac dans des cartons.

— *Série* C_4 : Correspondance générale. Ile de France.

Seuls les 8 premiers dossiers ont été étudiés systématiquement (période de 1714 à 1754). Reprenant la méthode d'investigation de C_2 nous avons procédé par sondages pour les autres cartons, car, outre la masse archivistique (153 cotes en totalité), il nous est apparu que cette série possédait souvent en double des documents de C_3.
Ainsi nous avons étudié : C_4 1 à 8, et 27, 29, 38, 40, 42, 43, 75, 89, 119.

— *Série* F_{2C} : Colonies en général.

Dossiers 10 et 11. Les documents y sont dans le plus grand désordre. On trouve dans :
— F_{2C}10 des rapports sur MAUDAVE et sur POIVRE,
— F_{2C}11 le journal de BOUCHER (1702-1704).

— *Série* F_3 : Collection MOREAU de SAINT-MÉRY.

$F_3$49 : Registre contenant des textes législatifs pour la période de l'administration royale, des arrêtés de l'Assemblée coloniale et quelques rapports intéressants.
$F_3$158 : Quelques renseignements généraux sur l'île de France.
$F_3$205 : Code historique des îles de France et de Bourbon (« 1600-1660 »). Cette série va réellement jusqu'aux environs de 1750.
$F_3$206 : Code historique des îles de France et de Bourbon (1712-1768).
$F_3$207 : Textes législatifs sur la période 1769-1806.
$F_3$208 : Code historique de l'île de Bourbon (1673-1765).
$F_3$210, $F_3$211 } Autres séries de textes législatifs sur la période révolutionnaire.

L'*Inventaire manuscrit* de cette collection a été dressé en 1936 par L. P. MAY.

(b) *Fonds Marine.*

Une partie des archives anciennes de l'ancien Ministère de la Marine a été versée aux Archives nationales.
Deux présentations ont été faites par E. TAILLEMITE :
— *Les Archives anciennes de la Marine.*
— *Les Archives modernes de la Marine et les Archives du Service hydrographique.*
Elles donnent une excellente compréhension de ce fonds complexe.

— *Série B* : Service général.

— *Sous-série* B_4 : Campagnes navales (avant 1789).

$B_4$5 : dossier « Mers orientales » (1671).
$B_4$121 : dossier « Mers orientales » (1773).
$B_4$125 : dossier chevalier de GRENIER (1775).
$B_4$133 : dossier « Mers orientales » (1777).
$B_4$150 : dossier « Mers orientales » (1778-1779).

— *Sous-série* BB_4 : Campagnes navales (après 1789).

Deux inventaires par G. BOURGIN. L'un n'est que sommaire (1914) ; l'autre est analytique (1920-1921) : il y examine les campagnes entre 1790 et 1869.
Les dossiers 110 et 185 ont retenu notre attention.

— *Série 4 JJ* : Journaux de bord.

Cette série essentielle a un *Inventaire* imprimé par G. BOURGIN et E. TAILLEMITE (1963).
Nous ont servi : 4 JJ 86, 87, 90, 144 B (de 1720 à 1765).

(2) **Les Archives nationales : Section Outre-Mer** (27, rue Oudinot, Paris 7e).

— *Série C_5A* : Madagascar.

Les dix cotes (1643-1789) ont été étudiées systématiquement. Outre le travail de GUËT, un inventaire de cette série avait été publié par G. GRANDIDIER dans son paragraphe correspondant aux Archives de l'ancien Ministère des Colonies (in *Bibliographie de Madagascar*, t. I, 1906, deuxième partie, p. 676-684).

Une refonte par M. et Mme GUT, puis par Mme M. POULIQUEN, remplace le travail de GRANDIDIER. Ce nouveau *Répertoire analytique* est maintenant imprimé. En 1966, le R. P. BARASSIN a établi une *Concordance entre les cotes de la Bibliographie de Madagascar et le fonds C_5A.*

— *Série D. F. C.* : Dépôt des fortifications des colonies.

Nous avons fait des sondages dans : « la côte d'Afrique », « l'île de France », « Sainte-Marie de Madagascar », « Bourbon ». On retrouve dans les trois derniers cartons des éléments contenus dans C_3, C_4, C_5A.

— *Série océan Indien :*

Seul O. I. 16^{71} (Mozambique en 1717) est intéressant ; O. I. 5^{23} et 12^{45} confirment des documents de C_3, C_4 et C_5A.

— *Série moderne Madagascar :*

Cette série se rapporte principalement au XIXe siècle ; cependant nous avons pu trouver des renseignements dans :

Mad. 150^{207} (1792-1817).
Mad. 7^{15} (1775-1853).

(3) **Les Archives départementales.**

(a) *Archives départementales du Calvados* (Route de Lion-sur-Mer, 14-Caen).

— *Papiers du général* DECAEN *:*

En attendant l'installation de la bibliothèque municipale dans des locaux neufs, les manuscrits sont provisoirement déposés aux Archives départementales. Ainsi, cette collection est décrite dans le *Catalogue général des bibliothèques publiques de France*, Départements, t. XIV, Paris, 1890, p. 363-373.

Une description plus détaillée se trouve dans le *Catalogue des manuscrits de la bibliothèque municipale de Caen*. Caen, 1880, p. 131-156, par G. LAVALLEY.

Quelques éléments ont été trouvés dans les dossiers 40, 44, 76, 92, 96. L'essentiel est réuni dans les dossiers 101 et 102. Cette documentation intéresse essentiellement la période 1803-1810.

(b) *Archives départementales de la Charente-Maritime* (Préfecture, 17-La Rochelle).

— *Série B* : Archives de l'Amirauté.

Pratiquement rien ; même dans les registres des soumissions. Seul B_252 contient un départ (en 1748) pour l'île de France.

— *Série 4 J* : Papiers des négociants, fonds AMIRAULT.

No 2318 : Mémoire de Jacques PROA, *dit* PROA des îles ; c'est le récit d'un voyage dans les mers orientales vers 1770.

(c) *Archives départementales du Finistère* (4, rue du Palais, 29-Quimper).

— *Série E :*

234 à 238 : fonds du chevalier DESROCHES DU DRESNAY (13 dossiers). L'activité du chevalier DESROCHES dans l'océan Indien est contenue dans les quatre liasses E 238 1-2-3-4, de 1768 à 1771.

(d) *Archives départementales de la Gironde* (13, rue d'Aviau, 33-Bordeaux).

— *Sous-série 7 B* : Fonds des négociants, archives Jean-Marie LE TELLIER.

Ce fonds est décrit dans le *Répertoire numérique du fonds des négociants* (7 B 1000 à 3154), Bordeaux, 1960, par Mme F. GITEAU.

Une pièce concernant la traite des esclaves (1795-1796) a été publiée dans le *Bulletin et mémoires de la société archéologique de Bordeaux*, t. LXI, groupe Jules DELPIT, I, années 1957-1959, p. 12-13.

Aucune pièce n'a été décelée dans les archives administratives du XVIIIe siècle : Amirauté de Guyenne, Juridiction consulaire, Chambre de commerce de Bordeaux.

(e) *Archives départementales de la Loire-Atlantique* (8, rue Bouillé, 44-Nantes).

— *Série C* : Archives de la Chambre de commerce de Nantes antérieures à 1790.

3 dossiers intéressants : 749, 751, 780 (1716-1788).

Le *Guide des Archives de la Loire-Atlantique*, par H. de BERRANGER, Nantes, 1964, tome II, aide dans le dépouillement.

(f) *Archives départementales de la Réunion* (Le Chaudron, Sainte-Clothilde, île de la Réunion).

Bien que hors de France géographiquement, ce dépôt doit être placé — notamment par les méthodes de classement — avec les autres centres départementaux d'archives [1].

— *Série C°* : Compagnie des Indes (1719-1767).

Le *Classement et inventaire du fonds de la Compagnie des Indes* (1665-1767), Nérac, 1956, par A. LOUGNON (imprimé), décrit pièce par pièce cette série. Des renseignements ont pu être exploités dans les cartons :

C° 1
C° 2
C° 7-92
C° 128
C° 936-937
C° 1023-1120
C° 1329-1395
C° 2518-2791.

— *Série « Période royale » (1767-1789) :*

Il n'existe pas encore d'inventaire. Grâce à l'amabilité de l'ancien conservateur, nous avons pu dépouiller un dossier « Esclavage, divers, 1766-1787 ».

— *Série L* : « Révolution, Empire, Régime anglais » (1789-1815).

Il existe un répertoire numérique imprimé par A. PERROTIN. Les dossiers les plus intéressants sont : L 101, 179, 180, 310, 330.

(4) Les Archives des Services historiques de la Marine.

(a) *Archives du Service historique de la Marine de Paris* (3, avenue Octave-Gréard, Paris 7e).

Il n'existe aucune source manuscrite pour l'océan Indien avant 1860, cependant ce service possède les dossiers du personnel depuis la Révolution. Les documents relatifs au XVIIIe siècle forment le fonds « Marine » des Archives nationales (Hôtel Soubise) [2].

(b) *Archives du port de Brest* (Préfecture maritime, 29-Brest).

— *Série M :*

89 à 115 : 27 gros tomes manuscrits se rapportant à la Correspondance originale des administrateurs des îles de France et de Bourbon avec le Ministre de la Marine (1767-1816).

Cet ensemble remarquable est analysé dans le *Catalogue général des manuscrits des bibliothèques publiques de France, bibliothèques de la Marine*, Paris, 1907, p. 278-285, par Ch. de LA RONCIÈRE.

Les volumes où se trouvent des renseignements sur la traite des esclaves : M 89, 90, 91, 93, 96, 99, 100, 101, 107, 109, 112.

(1) Un article, *Note d'orientation pour les recherches concernant Madagascar aux Archives de la Réunion*, par U. MARTIN, *in* R. T., nouvelle série, n° 2, 1957, p. 219, donne les premiers renseignements.
(2) Voir p. 234 le fonds Marine des A. N.

(c) *Archives du port de Lorient* (rue de la Cale-Ory, 56-Lorient).

— *Série 1 P* : Compagnie des Indes.

Cette série a été analysée dans l'*Inventaire des archives de la Compagnie des Indes*, Paris, 1913, par LEGRAND et dans le *Supplément à l'inventaire de la Compagnie des Indes*, Lorient, 1932, par F. MAREC.

Les dossiers 81, 92 *bis*, 177, 241b, 244, 249, 279a, 297, 297a, 297c, 297d, 305, nous ont fourni un complément appréciable d'information (1719-1767).

— *Série 2 P* : Administration des Classes.

L'inventaire dactylographié n'est pas d'une très grande utilité. Dossiers intéressants : 30, 38, 71, 104 (1722-1782).

— *Série E 4* : Lettres de la Cour.

C'est la correspondance du Ministre à l'Ordonnateur du port de Lorient ; seul le dossier 61 (1771) est digne d'intérêt.

(d) *Archives du port de Toulon* (place de l'Arsenal, 83-Toulon).

— *Série « Correspondance »* : du Gouverneur des îles de France et de Bourbon avec le Ministre de la Marine de 1753 à 1804.

Nous n'avons pu tirer parti que d'un gros dossier : 997³A (1753-1773).

Il est à remarquer que ce recueil n'est un double ni de la « Correspondance » existant à Brest, ni des séries « C » des Archives nationales.

(5) **Les bibliothèques.**

(a) *Bibliothèque nationale* (58, rue Richelieu, Paris 2e).

— *Département des cartes et plans.*
Utile pour une éventuelle iconographie. Sur Bourbon : nº 8414 à 8423.
— *Salle des manuscrits :*
A part quelques détails dans les Manuscrits français :

— Fr 6231 : Mémoire sur la Compagnie des Indes Orientales (1642-1720).
— Fr 9090 : Voyage de M. le chevalier d'ALBERT dans les Indes orientales (1724-1726).
— Fr 16736-16737 : Mémoires sur la Compagnie des Indes.

Il faut étudier la collection MARGRY qui fait partie des Nouvelles Acquisitions Françaises (N. A. F.). Elle est décrite dans le *Catalogue des N. A. F.*, nº 12, p. 289-311, nº 9256 à 9510.

Les volumes qui ont retenu notre attention : nº 9341 à 9347 (1752-1810).

(b) *Bibliothèque municipale de Quimper* (29-Quimper).

— *Papiers administratifs et correspondance du chevalier* DESROCHES DU DRESNAY *:*
15 volumes classés de 12 A à 12 H (1766-1774).
Le détail en est donné dans le *Catalogue général des manuscrits des bibliothèques publiques de France*, Départements, t. XXII, Paris, 1893, p. 429-432.

(c) *Bibliothèque municipale de La Rochelle* (28, rue Gargoulleau, 17-La Rochelle).

— *Fonds « Archives » :*
Il est décrit dans l'*Inventaire sommaire des archives antérieures à 1790, Supplément, Ville de La Rochelle*, Paris, 1892, par A. de RICHEMOND.

Dossiers se rapportant à l'océan Indien : 273, 277, 281, 283 (1783-1791) ; ils sont analysés dans l'*Inventaire...*, p. 134-135.

II. — HORS DE FRANCE.

(1) Grande-Bretagne.

(a) *British Museum : department of manuscripts* (Bloomsbury street. WC1. London).

— Recueil des pièces sur Madagascar (1773-1815) :

Réunies par Sir W. M. T. FARQUHAR lorsqu'il fut de 1811 à 1823 Gouverneur de l'île Maurice, et offertes au British Museum par son fils, vers 1850.

Une description se trouve dans le *Catalogue of Additions*, nº 9, 1848-1853, p. 79-157. Cette collection exceptionnelle est constituée de 24 volumes répertoriés dans les Additional Manuscripts (Add. Mss.), du nº 18117 au nº 18140.

Après le dépouillement systématique de l'ensemble, des renseignements ont été trouvés dans :

18126 : Notes sur l'histoire, la géographie, la religion de Madagascar.
18128 et 18129 : Mémoires pour servir à l'histoire de Madagascar, rédigés... sur les notes de M. MAYEUR, DUMAINE et autres... par Barthélemy HUET de FROBERVILLE (1809).
18130 : Textes de FLACOURT (1658) et de VALGNY (vers 1755).
18133 : Lettres de L. A. CHAPELIER à LÉGER, préfet colonial de l'île de France, sur Madagascar (1804-1805).
18134 et 18135 : Papiers divers (1775-1817).
18136 : Mémoires divers sur Madagascar (1765-1811).
18139 : Documents divers sur la traite à Madagascar (1769-1787).
18140 : Documents concernant les colonies en général (1679-1810).

— Le British Museum possède dans les Add. Mss. quelques autres volumes consacrés en totalité, ou en partie, à Madagascar. Nous ont servi :

18844 : C'est un mémoire de BENYOWSKY (1776-1777).
20131 : Collection LOWE (Gouverneur de Sainte-Hélène). Dans les 19 volumes, seul le volume « janvier 1816-octobre 1825 » est utile.
33765 : Collection DARLYMPLE. Volume « Maurice-Bourbon », il est accompagné de cartes et de dessins sur l'île de France.

L'ancien chef du Service des Archives de la République Malagasy, J. VALETTE, a publié un remarquable *Catalogue du fonds malgache du British Museum*, Tananarive, 1967, où il analyse notamment la collection FARQUHAR.

(b) *Public Record Office* (Chancery lane. WC2. London).

Quatre séries ont été interrogées :
— Calendar papers.
— East Indies.
— Admiralty records.
— Foreign Office records.
— Colonial Office records.

Nous n'avons trouvé que dans la dernière série des renseignements sur l'administration française des Mascareignes [1]. Ainsi à l'intérieur des « Colonial Office records » :

— *Sous-série C. O. 167* : Mauritius Original Correspondence (letters received by the Secretary of State).

Registres 4 et 115, où se trouvent des copies de rapports et d'arrêtés faits à l'île de France entre 1775 et 1810.

Le *Guide to the contents of the Public Record Office*, London, 1949, nous a familiarisé avec ce gigantesque dépôt ; plus précise, la *Bibliography of Mauritius*, Port-Louis, 1956, par A. TOUSSAINT, décrit :

p. 559 : les « Admiralty records »,
p. 560-564 : les « Colonial Office records »,
p. 564 : les « Foreign Office records ».

(1) Peut-être est-ce dû à la lenteur de notre lecture en anglais et à la peur de faire des contresens...

Dans le Bulletin de l'Académie malgache de 1968 J. Valette étudie *Les sources de l'histoire malgache au P. R. O.*

(2) Ile Maurice.

Service des Archives (52, rue Sir William-Newton, Port-Louis).

Les Archives nous intéressant sont décrites dans le volume n° 8 des Mauritius Archives Publications : *L'administration française de l'île Maurice et ses archives (1721-1910)*, Port-Louis, 1965, par A. Toussaint. Ce maître livre analyse chapitre par chapitre les séries.

Nous ont été utiles :

— *Série HB* : Madagascar Papers.

Les 24 dossiers ont été dépouillés systématiquement. C'est une des sources les plus intéressantes pour les années 1767-1810.

A propos de cette série : voir l'article de J. Valette : *Note sur la série HB des Archives de l'île Maurice*, dans les Annales de l'Université de Madagascar, série Lettres, n° 4, 1965, p. 57.

— *Série Z 3 B* : Arrêts administratifs et règlements.

Manuscrits 17, 18 et 20 (1795-1803).

— *Séries OB et OC* : Période royale, journaux de bord, rôles d'équipages, cour d'Amirauté.

OB 21 (1783).	OC 25 (1773-1774).
OB 28 (1788-1789).	OC 40 (1781).
OB 29 (1775-1776).	OC 48 (1788).
OC 24/A (1768-1771).	OC 63/1 (1783-1788).
OC 24/B (1774-1775).	OC 71 (1780).

— *Série F* :

F 10 (1791-1793)
F 30 (1803)
F 34 (1796)
} déclarations d'arrivées à l'île de France.

— *Série TB 5* : île Rodrigues.

Dossiers 1 (1795-1806).
2 (1795).
3 (1804).

— *Série D* : Lettres reçues de Madagascar et de la Réunion.

N° 60/1 (1793).
N° 60/3 (1974).

— *Série G. A.* : Correspondance, lettres reçues, divers.

N° 77/2 : document exceptionnel : mémoire de Dallons sur les établissements arabes de la côte d'Afrique au Capitaine général (1804) [1].

— *Série NA* : Minutes notariales.

600 gros dossiers pour 60 notaires : par la gentillesse du sous-archiviste [2], qui prépare un doctorat sur le notariat au XVIIIe siècle à l'île de France [3], nous avons pu compulser les folios se rapportant à la traite :

— actes de dépôts et inventaires :
NA 23/9/3 (1776).
NA 23/10/26 (1777).
NA 25/3/20 (s. d.).

(1) Freeman-Grenville, dans *The east african coast...*, Oxford, 1962, cite le document à la cote G. A. 11, n° 119. Depuis, les archives mauriciennes ont été reclassées. La cote que nous indiquons remplace celle donnée par Freeman-Grenville.
(2) Devenu depuis l'archiviste en chef de Maurice.
(3) Cette thèse d'Université a été soutenue en 1971 à Aix-en-Provence.

En revanche, nous n'avons rien trouvé d'intéressant dans les séries :
I : slavery records.
J : judicial records.
K : civil status and populations records.

(3) **Madagascar.**

Archives nationales (23, rue Général-Aubé, Tsaralalàna, Tananarive).

Aucune archive ne se trouve dans la Grande Ile intéressant le XVIIIe siècle. Cependant, grâce à l'ancien chef du Service, des microfilms ou des photocopies de documents sont disponibles.

Ainsi il existe :

— en totalité la série HB des Archives mauriciennes ;
— les dossiers 101 et 102 des Papiers DECAEN des archives départementales du Calvados ;
— une partie de la série « moderne Madagascar » de la section outre-mer des A. N. ;
— quelques éléments de B_4 des A. N., et de la série D. F. C. de la section outre-mer des mêmes archives [1] ;
— les papiers de VALGNY (mss 877-1) conservés à la bibliothèque du Muséum d'histoire naturelle de Paris ;
— les paragraphes intéressant Madagascar dans la série « Asie » des archives des Affaires étrangères, à savoir :

volume 2 (1635-1734),
volume 3 (1664-1733),
volume 17 (1783),
volume 18 (1786).

N'ayant pas eu le temps d'aller étudier à Paris les archives de la bibliothèque du Muséum et du ministère des Affaires étrangères, nous avons pu réparer cette lacune en déchiffrant les microfilms à Tananarive. Reconnaissons toutefois que nous n'avons vu qu'une sélection faite spécialement pour Madagascar : ainsi ces deux dépôts ne figurent pas dans les sources manuscrites relevées en France.

(4) **South Africa.**

Cape Town. Government Archives.

Les Archives sont en hollandais pour la période étudiée, cependant, à la fin du XIXe siècle, le conservateur d'alors les traduisit en anglais.

Nous n'avons pu faire une critique de forme des « archives originales » car les documents ne sont plus communicables par leur trop mauvais état.

Nous avons trouvé ainsi des renseignements sur les Mascareignes dans :

— *Precis of the Archives of Cape of Good Hope* by the Keeper of the Archives LEIBBRANDT :

tome 1.	*Letters and documents received 1649-1662.*	Cape Town 1896
tome 2.	*Letters despatched 1696-1708.*	Cape Town 1896
tome 3.	*Letters despatched 1652-1662. Vol. 1.*	Cape Town 1896
tome 4.	*Letters despatched 1652-1662. Vol. 2.*	Cape Town 1896
tome 5.	Il n'existe plus aux Archives.	
tome 6.	*Riebeek's Journal 1651-1655. Part I.*	Cape Town 1897
tome 7.	*Riebeek's Journal 1655-1659. Part II.*	Cape Town 1897
tome 8.	*Riebeke's Journal 1659-1662. Part III.*	Cape Town 1897
tome 9.	*Journal. 1662-1670.*	Cape Town 1897
tome 10.	*Journal. 1671-1676.*	Cape Town 1897
tome 11.	*Resolution. 1652-1662.*	Cape Town 1897
tome 12.	*Letters received 1695-1708.*	Cape Town 1896

(1) Voir à ce propos : *Inventaire de la série Mi des Archives de la République malgache*, par J. VALETTE, Tananarive, 1963.

tome 13.	Il n'existe plus aux Archives.	
tome 14.	*The defence of Willen Van der Stel.*	Cape Town 1897
tome 15.	*Journal. 1699-1732.*	Cape Town 1896
tome 16.	*Memorials 1715-1806. Vol. 1.*	Cape Town 1905
tome 17.	*Memorials 1715-1806. Vol. 2.*	Cape Town 1906.

Cette collection exceptionnelle nous a été facile d'accès grâce au travail dactylographié de Mlle KNOLL, *List of volumes relating to Leibbrandt's precis, etc.*, Cape Town, 1966. De plus, A. TOUSSAINT, dans sa *Bibliography of Mauritius*, Port-Louis, 1956, décrit, p. 647-650, les archives du Cap. Deux restrictions doivent être notées : il indique les archives elles-mêmes — qui ne peuvent être consultées — et il ne fait pas la différence entre les archives « in english » et les archives « in dutch ».

En conclusion de cette description, il faut avouer que la recherche n'a pas été totale, ainsi il existe des papiers du gouverneur DUMAS dans le Tarn-et-Garonne ; bien plus difficile d'accès : des documents intéressant le commerce des esclaves à Kilwa sont à l'Université de Chicago (cf. : *The east African coast...*, par FREEMAN-GRENVILLE, Oxford, 1962, p. 192)...

La *Bibliography of Mauritius* pourrait faire effectuer le tour du monde des dépôts d'archives et des bibliothèques... Restons dans les limites du possible : il semble qu'après plus d'un an de contacts assidus avec les documents, on soit arrivé à avoir une vue globale de la question.

B. — SOURCES IMPRIMÉES.

Cinq historiens depuis le début du siècle, pour l'essentiel, se sont attachés à faire connaître et à répertorier les sources.

Ils ont édité de nouveau des ouvrages de l'époque, ces derniers aujourd'hui rarissimes. Parfois, la pièce d'archive est devenue par leurs soins « source imprimée ».

Par une lecture passionnée, ils ont facilité notre tâche.

Chronologiquement :

1 et 2 : GRANDIDIER (Alfred et Guillaume) : *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar* (abréviation : Gr. Coll.) :

tome I, de 1500 à 1613. Paris, 1903.
tome II, de 1613 à 1640. Paris, 1904.
tome III, de 1640 à 1716. Paris, 1905.
tome IV, Les aventures de Robert DRURY pendant ses quinze années de captivité à Madagascar et son second voyage dans cette île, 1701-1717 et 1719-1720. Paris, 1906.
tome V, de 1718 à 1800. Paris, 1907.
tome VI, Complément pour 1598-1741. Paris, 1913.
tome VII, Complément pour 1604-1658. Paris, 1910.
tome VIII, Histoire de la grande isle de Madagascar par FLACOURT, 1642 à 1660. Paris, 1913.
tome IX, Relation de ce qui s'est passé en l'isle de Madagascar par FLACOURT et Mémoires sur l'isle de Madagascar par François MARTIN, 1665-1668. Paris, 1920 (1).

3 : LOUGNON (Albert) : *Recueil trimestriel de documents et travaux inédits pour servir à l'histoire des Mascareignes françaises.* Saint-Denis, Tananarive, Saint-Denis, 1932-1949, 8 volumes.

Il s'est poursuivi par :

Recueil de documents et travaux inédits pour servir à l'histoire de la Réunion (abréviation : R. T.).

4 : DECARY (Raymond) : Publications dans le Bulletin de l'Académie malgache (abréviation : B. A. M.).
Puis dans la *Collection de documents concernant Madagascar et les pays voisins.*

5 : VALETTE (Jean) : Publications dans le Bulletin de Madagascar (abréviation : B. M.) ; dans la Revue de Madagascar (abréviation : R. M.).
Plusieurs ouvrages sur la période 1750-1830.

(1) Dans les notes infrapaginales, quand l'abréviation « Gr. Coll. » est devant la référence, elle signifie que les GRANDIDIER sont les commentateurs de l'événement.

***

Les salles de lecture où nous avons consulté ces sources :

— Tous les dépôts d'archives visités possèdent quelques éléments (1).

— Les bibliothèques : nationale et municipales.

— Le « Fonds GRANDIDIER », au centre O. R. S. T. O. M. de Tananarive. Il renferme les plus intéressantes sources imprimées (2).

***

Quelquefois la « source imprimée » est à la limite de l'« ouvrage ». Pour établir le classement, nous avons placé ici des auteurs qui — bien qu'écrivant postérieurement au sujet — sont encore concernés par les problèmes soulevés ; ainsi pour les créoles.

En revanche, d'autres auteurs figurent dans les « ouvrages » malgré l'ancienneté de leur production. Ceux-là, en dépit de maladresses certaines, commencent à faire œuvre d'historiens.

Les recueils de lois sont répertoriés dans ce paragraphe.

***

La présentation de la source imprimée (abréviation : s. i.) se fera, dans la mesure du possible, comme suit :

a. — Nom et prénom de l'auteur.
b. — Sa fonction (par rapport à l'événement...), parfois sa nationalité.
c. — Le titre de sa production.
d. — Le lieu et la date de l'édition originale, ou de l'édition que nous avons consultée.
e. — La date à laquelle il a été en contact avec le pays ou le sujet qu'il décrit (entre crochets).

ANONYME, ANGLAIS. OFFICIER DE LA MARINE BRITANNIQUE. *Observations sur l'île Bourbon. In* Gr. Coll., t. V, Paris, 1907, p. 300 [1763].

ANONYME, ANGLAIS. MILITAIRE. *Relation de la conquête de l'île Bourbon. In* R. T., 1960, nº 4, p. 20 [juin-juil. 1810].

ANONYME, FRANÇAIS. BIEN RENSEIGNÉ. *Comparaison entre l'île Bourbon et l'île de France. In* R. T., t. 2, 1er trimestre 1936, p. 155 [vers 1750].

ANONYME, HOLLANDAIS. *Relation d'un voyage à Madagascar. In* Gr. Coll., t. II, Paris, 1904, p. 476 [1639].

ANONYME, HOLLANDAIS. *Relâche du navire le* Barneveld *de la Compagnie des Indes Orientales sur la côte ouest de Madagascar. In* Gr. Coll., t. V, Paris, 1907, p. 34 [1719].

APRÈS de MANNEVILETTE (Jean-Baptiste Nicolas Denis d'), MARIN ET CARTOGRAPHE FRANÇAIS. *Le Neptune Oriental dédié au Roi.* Paris, 1775.

— *Supplément au Neptune Oriental.* Paris, 1781 [1752 et 1754].

AVINE (Grégoire), SECOND LIEUTENANT, CHIRURGIEN. *Voyages aux isles de France, d'Anjouan, de Madagascar, de Mozambique, de Zanzibar et à la côte Coromandel.* Publié par DECARY, *in* B. A. M., t. 36, 1958, p. 319, pour les paragraphes se rapportant à Madagascar, nº 5 des Mauritius Archives Publications, Port-Louis, 1961 [1804].

BACKOUSE (James), VOYAGEUR BRITANNIQUE. *A narrative of a visit to Mauritius and South Africa.* London, 1844.

BARROW (John), AUDITEUR GÉNÉRAL DE LA CHAMBRE DES COMPTES AU CAP DE BONNE-ESPÉRANCE. *Voyage dans la partie méridionale de l'Afrique fait dans les années 1797 et 1798.* Traduction française de Louis de GRANDPRÉ, Paris, 1801.

(1) N'oublions pas le British Museum, dans l'immense Reading Room.
(2) C'est la bibliothèque « malgache » de Guillaume GRANDIDIER, léguée par lui à sa mort à l'O.R.S.T.O.M.

BARRY (Balthazar de), OFFICIER DE LA MARINE ROYALE. *Lettre à M. G*** de l'Académie royale des Sciences.* Paris, 1764 [vers 1755].

BAUDON, FABRIQUÉ AU XVIIIe SIÈCLE. *Récit.* Paris, 1772 [1665].

BEAULIEU (Augustin de). *Relâche dans la baie de Saint-Augustin et aux Comores. In* Gr. Coll., t. II, Paris, 1904, p. 333 [1620].

— *Dessein touchant les Indes Orientales. In* Gr. Coll., t. VII, Paris, 1910, p. 14 [1619-1622].

BELLANGER de LESPINAY, VOYAGEUR VENDÔMOIS. *Mémoires... sur son voyage aux Indes Orientales.* Extraits des Bulletins de la Société archéologique du Vendômois, 1893-1895 [1670-1675].

BENYOWSKY (Maurice-Auguste d'Aladar, comte de), AVENTURIER HONGROIS. *Voyages et mémoires de Maurice-Auguste, comte de Benyowsky, Gouverneur des établissements de Madagascar.* 2 tomes, Paris, 1791 [1774-1776].

BERNARDIN (le R. P.), MISSIONNAIRE FRANÇAIS. *Mémoire sur l'île Bourbon. In* R. T., t. 4, 2e trimestre 1939, p. 57 (aux A. N. dans la série $C_3 1$) [1676-1686].

BERNARDIN de SAINT-PIERRE (Jacques Henri), INGÉNIEUR MILITAIRE ET LITTÉRATEUR. *Voyage à l'île de France, à l'île Bourbon, etc., avec des observations nouvelles sur la nature et les hommes.* Amsterdam, 1773 (édition de 1830 consultée) [1769-1770].

— *Paul et Virginie.* Paris, 1789.

BERTIE, VICE-AMIRAL BRITANNIQUE, COMMANDANT LE CAP DE BONNE ESPÉRANCE EN 1810. *Relation de la conquête de l'île Bourbon. In* R. T., 1960.

BILLIARD (Auguste), VOYAGEUR FRANÇAIS. *Voyage dans les colonies orientales ou lettres écrites des îles de France et de Bourbon pendant les années 1817-1820 à M. le comte de Montalivet.* Paris, 1822.

BLAKISTON (Major John), OFFICIER ANGLAIS. *Twelve years' military adventure in three quarters of the globe.* London, 1829 [1802-1814].

BLANCARD (Pierre), CAPITAINE DE NAVIRE DE COMMERCE, MARSEILLAIS. *Les voyages de P. Blancard.* Publié et commenté par Joseph FOURNIER, *in* Bulletin de la Société de Géographie de Marseille, 1910 [vers 1800].

— *Manuel du commerce des Indes Orientales et de la Chine.* Paris, 1806.

BLANCK (Joachim), NAVIGATEUR HOLLANDAIS. *Voyages de la flûte le Waterhoen...* Premier voyage [1663]. Deuxième voyage [1664], *in* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 305.

BOJER (H. Wenceslas), NATURALISTE AUTRICHIEN. *Journal* (*voir* HILSENBERG). Publié et annoté par J. VALETTE, *in* B. M., avril-mai 1965, n° 227-228, p. 9 [1823].

BONNEFOY (Joseph Hippolyte Théophile), ARCHIVISTE MAURICIEN. *Table générale alphabétique et analytique pour servir aux recherches à faire au greffe de la Cour Suprême de l'île Maurice.* Port-Louis, 1853.

— *Arrêts administratifs et règlements du Conseil provincial et du Conseil supérieur de l'île de France sous le régime de la Compagnie des Indes, 1722-1767.* Lille, 1859.

BOOTHBY (Richard), MARCHAND DE LONDRES. *Courte description ou découverte de la très fameuse île de Madagascar ou Saint-Laurent, en Asie. In* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 69 [1644].

BORY de SAINT-VINCENT (Geneviève Jean-Baptiste), OFFICIER D'ÉTAT-MAJOR, NATURALISTE. *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique.* Paris, 1804 [1801-1802].

BOUCHER (Antoine), GARDE-MAGASIN A BOURBON. *Mémoire d'observation... de l'île Bourbon, adressé à Monsieur de Fougerolle... In* R. T., t. 5, 1er trimestre 1941, p. 287 (aux A. N. dans la série $C_3 3$) [1710].

BOUGAINVILLE (Louis Antoine, comte de), NAVIGATEUR FRANÇAIS. *Voyage autour du monde.* Paris, s. d. [1768].

BOUET-WILLAUMEZ. *Commerce et traite aux côtes occidentales d'Afrique.* Paris.

BOWDITCH. *Relation des découvertes des Portugais dans l'intérieur de l'Afrique. In* Nouvelles Annales des voyages, t. XXIV, p. 337.

BOYER (François), MARIN FRANÇAIS. *Journal du voyage des Grandes Indes...* Paris, 1698. *In* LOUGNON, *Voyages anciens à l'île Bourbon,* p. 105.

BRÉON (de), JARDINIER, BOTANISTE DU ROI. *Rapport... de l'isle de Sainte-Marie et de la côte est de Madagascar.* Saint-Denis, 10 janvier 1819. Publié et annoté par J. VALETTE, in *Sainte-Marie et la côte est de Madagascar en 1818.* Tananarive, 1962, p. 81 [1818].

CAPMARTIN, OFFICIER DE MARINE. *Notes sur la baie de Saint-Augustin. In* Annales des voyages, de la géographie et de l'histoire, publiées par MALTE-BRUN, t. XI, Paris, 1810, p. 53.

CARAYON (L.), CAPITAINE D'ARTILLERIE. *Histoire de l'établissement français de Madagascar pendant la Restauration.* Paris, 1845.

CARPEAU DU SAUSSAY, GARDE DE L'ARTILLERIE. *Voyage de Madagascar connu aussi sous le nom d'isle Saint-Laurent.* Paris, 1722 [1663].

CARRÉ (abbé), VOYAGEUR FRANÇAIS. *Voyage des Indes Orientales, mêlé de plusieurs histoires curieuses.* Paris, 1699 [de 1670 à 1680 environ].

CAUCHE (François), MARIN. *Relations véritables et curieuses de l'isle de Madagascar : relation du voyage que François Cauche de Rouen a fait en l'isle de Madagascar, isles adjacentes et côtes d'Afrique, contenant la description du pays et des mœurs des habitants.* Paris ,1651. *In* Gr. Coll., t. II, Paris, 1904, p. 476 (extrait) ; Gr. Coll., t. VII, Paris, 1910, p. 24 [1638 (?)-1644 (?)].

— *Colloques entre le Madagascarois et le Français sur les choses les plus nécessaires pour se faire entendre et être entendu d'eux.* (A la suite des « Relations » dans l'édition de 1651.)

CAULIER (le R. P.), LAZARISTE. *Fragments sur l'île Bourbon. In* R. T., t. 3, 1er trimestre 1938, p. 149 [1764].

CHALLES (Robert), MARIN FRANÇAIS. *Voyage aux Indes d'une escadre française.* Publié par Augustin THIERRY, Paris, 1933 [1690-1691].

CHANVALON (Thibault de), ORDONNATEUR À LA RÉUNION. *Mémoire. In* R. T., t. 6, 1er trimestre 1944, p. 280 [1804].

CHAPELIER (Louis Armand), BOTANISTE, « VOYAGEUR DE LA RÉPUBLIQUE ». *Manuscrits.* Nous intéresse celui qui a été écrit en septembre-octobre 1797. Publié et annoté par Henri POISSON, *in* Collection de documents concernant Madagascar et les pays voisins, t. 2, Tananarive, 1940. (Aux A. D. du Calvados dans les Papiers du général DECAEN.)

CHARPENTIER, DE L'ACADÉMIE FRANÇAISE. *Discours d'un fidèle sujet du Roi touchant l'établissement d'une compagnie française pour le commerce des Indes Orientales.* Paris, 1664. Extraits *in* HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des colonies...*, t. VI, p. 55 ; *in* BARASSIN, *Bourbon des origines jusqu'en 1714*, chapitre 3 et *in* Gr. Coll., t. VIII, p. XXIII.

— *Relation de l'établissement de la compagnie française pour le commerce des Indes Orientales.* Paris, 1665.

CHARPENTIER de COSSIGNY (Jean-François), INGÉNIEUR DU ROI. *Lettre à Reaumur. In* R. T., t. 4, 4e trimestre 1939, p. 252 [17 févr. 1738].

CHARPENTIER de COSSIGNY de PALMA (Joseph François) (fils du précédent), INGÉNIEUR DU ROI. CRÉOLE DE L'ÎLE DE FRANCE. *Voyage aux îles de France et de la Réunion. In* Revue historique et littéraire de l'île Maurice, juill. 1891, p. 85 ; août 1891, p. 97-101 et p. 109-113.

— *Moyens d'amélioration et de restauration proposés au Gouvernement et aux habitants des colonies.* Paris, 1803 [nombreux séjours à l'île de France].

Cinq documents relatifs aux premières traites des îles au Sénégal et en Guinée (12 février 1729-14 juillet 1731). Publié et commenté par A. LOUGNON, *in* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 135.

CONSTANTIN (de). *Recueil des voyages de la Compagnie des Indes Orientales.* Paris, 1725.

Convention entre la Compagnie et le Sieur Gabriel Michel de Nantes. In R. T., t. 3, 4e trimestre 1938, p. 315 (aux A. N., dans la série C_2, carton 31) [25 juil. 1744].

COPLAND (Samuel). *A history of the island of Madagascar.* London, 1822.

COPPALLE (André), FRANÇAIS. PROFESSEUR DE DESSIN AU COLLÈGE ROYAL DE MAURICE. *Voyage dans l'intérieur de Madagascar à la capitale du roi Radama. In* B. A. M., 1909, t. 7, p. 7 ; B. A. M., 1910, t. 8, p. 24 [1825-1826].

Correspondance des administrateurs de Bourbon et de ceux de l'île de France.
1re série : 1727-1735 *in* R. T., t. 7, 2e trimestre 1944, p. 32.
1735-1740 *in* R. T., t. 7, 1er trimestre 1946, p. 247.
1740-1746 *in* R. T., t. 8, avril-décembre 1946, p. 5.
2e série : 1740-1746 *in* R. T., t. 8, 1er trimestre 1947, p. 56.
1740-1746 *in* R. T., t. 8, janvier-décembre 1948, p. 104.
(Abréviation : Corr. Bourbon-île de France.)

Correspondance des administrateurs de Bourbon et de ceux des Indes.
1re série : 1723-1735 *in* R. T., t. 7, avril-décembre 1945, p. 171.
2e série : 1735-1746 *in* R. T., t. 8, 1er trimestre 1949, p. 154.
(Abréviation : Corr. Bourbon-Indes.)

Correspondance du Conseil supérieur de Bourbon et de la Compagnie des Indes. Publié et annoté par A. LOUGNON.
T. 1 : 22 janvier 1724-30 décembre 1731, Paris, 1934.

T. 2 : 10 mars 1732-23 janvier 1736, Paris, 1933.
T. 3 : 23 janvier 1736-9 mai 1741 (2 fascicules), Paris, 1935.
T. 4 : 9 novembre 1740-20 avril 1746, Paris, 1940.
T. 5 : 17 avril 1746-17 octobre 1750, Paris, 1949.
(Abréviation : Corr. (1).)

Correspondance du Conseil supérieur de Pondichéry et de la Compagnie. Tomes 1 à 4, Paris, 1920. Publié et annoté par MARTINEAU.

DATRYMPLE (Alexander), HYDROGRAPHE ANGLAIS. *Relation de voyage à l'île de France.* Texte traduit et annoté par A. TOUSSAINT. *In* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934, p. 298 [1755].

DAZILLE (Joseph Barthélemy), CHIRURGIEN-MAJOR A L'ÎLE DE FRANCE. *Observations sur les maladies des nègres, leurs causes, leurs traitements et les moyens de les prévenir.* Paris, 1786 [1767-1776].

DECAEN (Charles Mathieu Isidore, comte), CAPITAINE GÉNÉRAL DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'INDE. *Mémoires et journaux.* Publiés par E. PICARD et U. PAULIER [1803-1810].

DEJEAN (ou de JEAN), MARCHAND SUR LE VAISSEAU LA VIERGE-DE-GRÂCE POUR LE COMMERCE DE LA CÔTE DE SOFFALA. *Journal. In* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 329 (aux A. N., dans la série C_5A_1, pièce 47) [1733].

— *État des marchandises propres pour Mozambique, Soffala et Seine. In* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 367 (aux A. N., dans la série C_5A_1, pièce 47 *bis*) [1733].

— *Instructions pour le capitaine du Jupiter. In* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 378 (aux A. N. dans la série C_2, volume 27) [1736].

DELABARRE de NANTEUIL, JURISTE MAURICIEN. *Législation de l'île Bourbon, répertoire raisonné des lois, ordonnances locales, décrets coloniaux.* Paris, 1861-1863.

DELALEU (Jean-Baptiste Étienne), PROCUREUR DU ROI A L'ÎLE DE FRANCE. *Code des îles de France et de Bourbon.* Port-Louis, 1777.

— *Code des îles de France et de la Réunion.* Port-Louis, 1803-1810.

DELLON, MÉDECIN FRANÇAIS. *Relation d'un voyage aux Indes Orientales.* Amsterdam, 1699 [sept. 1668].

DERNIS, CHEF DU BUREAU DES ARCHIVES DE LA COMPAGNIE DES INDES. *Recueil ou collection des titres, édits et déclarations, arrêts, règlements et autres pièces concernant la Compagnie des Indes Orientales.* T. 1, Paris, 1755 ; t. 2, Paris, 1755 ; t. 3, Paris, 1755 ; t. 4, Paris, 1756.

DESCROIZILLES (Frédéric), PLANTEUR ET NÉGOCIANT A L'ÎLE DE FRANCE. *Essai sur l'agriculture et le commerce des îles de France et de la Réunion.* Rouen, 1803.

DIDEROT et d'ALEMBERT. *Voir* p. 251 *in Les Travaux, B., Dictionnaires, Atlas, Revues, Cartographie.*

Documents relatifs au corsaire Le « Volcan-de-Mascarin ». In R. T., t. 6, 4e trimestre 1943, p. 262 [1793].

DRURY (Robert), MARIN ANGLAIS. *Madagascar or Robert Drury's journal during fifteen years' captivity on that island...* London, 1729. Traduit *in* Gr. Coll., t. IV, Paris, 1906 [1701-1717] [1719-1720].

DUBOIS (D. B.), VOYAGEUR FRANÇAIS. *Les voyages faits par le sieur Dubois aux îles Dauphine ou Madagascar et Bourbon ou Mascarenne ès années 1669-1672.* Paris, 1674.

DU FRESNE de FRANCHEVILLE. *Histoire de la Compagnie des Indes Orientales.* Paris, 1746.

DUHAMEL de MONCEAU, MÉDECIN FRANÇAIS. *Moyen de conserver la santé aux équipages des vaisseaux.* Paris, 1759.

DUMAINE de LA JOSSERIE (Julien Pierre), DIRECTEUR DE LA TRAITE. *Voyage fait au pays d'Ancaye dans l'île de Madagascar en 1790. In* Annales des voyages, de la géographie et de l'histoire, publiées par MALTE-BRUN, t. XI, Paris, 1810, p. 146.

— *Idée de la côte occidentale de Madagascar depuis Ancouala au nord, jusqu'à Mouroundava, désignée par les noirs sous le nom de Ménabé.* Même référence, p. 20 [1792].

DUMONT d'URVILLE (Jules-Sébastien-César), NAVIGATEUR FRANÇAIS. *Voyage de « l'Astrolabe ».* Paris, 1830 [1826].

DUPONT de NEMOURS (Pierre Samuel), ÉCONOMISTE FRANÇAIS. *Notice sur la vie de M. Poivre.* Philadelphie, 1786.

DUROCHER (abbé Gabriel), LAZARISTE, PRÉFET APOSTOLIQUE DE MADAGASCAR. *Mémoires.* Paris [1779 ... 1800].

DUROT, VOYAGEUR FRANÇAIS. *Journal de voyage. In* R. T., t. 2, 1er trimestre 1937, p. 381 [1705].

ELLIS (Reverend William), FOREIGN SECRETARY OF THE LONDON MISSIONARY SOCIETY. *History of Madagascar.* London, 1838.

(1) Dans les notes infrapaginales, « Corr. » sera suivi parfois de chiffres romains ; ils indiqueront que A. LOUGNON est là le commentateur.

Facture dressée à Gorée de 200 noirs embarqués sur le Duc-de-Noailles. *In* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 146.
FERMANEL, MARCHAND DE ROUEN. *Lettre à Colbert.* 7 avril 1664. *In* Gr. Coll., t. VIII, p. LXXI.
FEUILLEY, UN DES DIRECTEURS DE LA COMPAGNIE DES INDES. *Journal* [1704-1705].
— *Mémoire* [avr. 1705]. *In* R. T., t. 4, 2e trimestre 1939, p. 3 et 3e trimestre 1939, p. 102 (aux A. N. dans la série $C_3$2).
FLACOURT (Étienne), COMMANDANT POUR SA MAJESTÉ DANS L'ÎLE DE MADAGASCAR ET AUX ÎLES ADJACENTES. *Histoire de la grande isle de Madagascar.* Paris, 1658. Édité *in* Gr. Coll., t. VIII, Paris, 1913 [1648-1658].
— *Relation de ce qui s'est passé en l'île de Madagascar depuis l'année 1642 jusqu'en 1660.* Paris, 1661. Édité *in* Gr. Coll., t. IX, Paris, 1920 [1648-1658].
FORT (Louis), MARIN ESPAGNOL. *Relation d'un voyage fait à Madagascar en 1751. In* Gr. Coll., t. V, Paris, 1907, p. 248.
FRAPPAZ (Théophile), OFFICIER DE LA MARINE ROYALE. *Voyages à la côte de Coromandel, au Bengale, aux îles de France et de Bourbon, aux Seychelles, à Madagascar, au cap de Bonne-Espérance, aux îles du Cap-Vert et aux Canaries.* Publié et annoté par R. DECARY, *in* Collection de documents concernant Madagascar et les pays voisins, t. 1, Tananarive, 1939 [1818-1820].
FRESSANGES (Jean-Baptiste), EXPLORATEUR FRANÇAIS. *Voyage à Madagascar. In* Annales des voyages, de la géographie et de l'histoire, publiées par MALTE-BRUN, t. II, Paris, 1808, p. 3.
FROBERVILLE (Barthélemy Huet de), CRÉOLE MAURICIEN. *Sidner ou les dangers de l'imagination.* Port-Louis, 1803.
FROBERVILLE (Eugène de), CRÉOLE MAURICIEN. *Voir* LEGUEVEL de LACOMBE.
FROBERVILLE (F. de), CRÉOLE MAURICIEN. *Historique des invasions madécasses aux îles Comores et à la côte orientale d'Afrique. In* Annuaire des voyages et de la géographie, t. III, 1845, p. 194.
GAIGNAT de LAULNAIS (C. F.). *Le guide du commerce.* Paris, 1764.
GANDON (abbé), LAZARISTE. *Mémoire sur les Mascareignes. In* R. T., t. 5, 2e trimestre 1940, p. 74 [1732].
GARNERAY (Ambroise Louis), MARIN, PEINTRE ET LITTÉRATEUR FRANÇAIS. *Voyages, aventures et combats.* Paris, 1853.
— *Mes pontons.* Paris.
— *La prison flottante.* Paris (édition NATHAN consultée) [1798-1805].
GRANDPRÉ (Louis de), VOYAGEUR FRANÇAIS. *Voyage à la côte occidentale d'Afrique fait dans les années 1786-1787.* Paris, 1801.
— *A voyage in the Indian Ocean and to Bengal.* London, 1803. (Traduit du français.)
GRANT (Charles LE GRAND, vicomte de VAUX, dit le baron GRANT), MARÉCHAL DE CAMP DES ARMÉES DU ROI. ÉMIGRÉ À LONDRES. *History of Mauritius.* London, 1801. Rédige son livre grâce à des documents venus de son père : Louis LE GRAND DU CATELET, dit — lui aussi — baron GRANT.
GUEUDEVILLE. *Dissertation sur l'île de Madagascar. In* Atlas historique. Amsterdam, 1719, t. VI, p. 143.
GUIGNES (Louis Joseph de), CONSUL DE FRANCE, ORIENTALISTE. *Voyages à Péking, Manille et l'île de France, faits dans l'intervalle des années 1784-1801.* Paris, 1808.
HAMILTON (Alexander), NÉGOCIANT ÉCOSSAIS (a vécu aux Indes). *A new account of the east Indies.* Edinburgh, 1727. Traduction du passage intéressant Madagascar, *in* Gr. Coll., t. V, Paris, 1907, p. 154 [1723].
HAMMOND (Walter). *Mémoire. In* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 1 [1640].
HASTIE (James), ENVOYÉ DU GOUVERNEUR DE MAURICE A MADAGASCAR. IRLANDAIS, OFFICIER BRITANNIQUE. *Journal. In* B. A. M., 2e trimestre 1903, p. 91-114 ; p. 175-192 ; p. 241-269. *In* B. A. M., 1er trimestre 1904, p. 17-36. *In* B. A. M., 1918-1919, p. 145-195 [1817-1818].
HÉBERT (G.), UN DES DIRECTEURS DE LA COMPAGNIE DES INDES. *Rapport sur l'île Bourbon* (avec les apostilles de la Compagnie). *In* R. T., t. 5, 2e trimestre 1940, p. 34 (aux A. N., dans la série C_2, volume 13) [1708].
HEMMY (O. L.), CHEF DE TRAITE HOLLANDAIS. *Journal du navire hollandais De Brack... In* Gr. Coll., t. VI, Paris, 1913, p. 52 [1741].
HILSENBERG, NATURALISTE PRUSSIEN. *Journal.* Publié et annoté par J. VALETTE, *in* B. M., avr.-mai 1965, no 227-228, p. 35 [1823].
HOFFMANN (J. C.). *Relâche à Saint-Augustin. In* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 368 [1672].
HOUDOYER de PETITVAL, DIRECTEUR GÉNÉRAL DU COMPTOIR DE OUIDAH. *Lettre au Conseil supérieur de l'île Bourbon. In* R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 142 [12 févr. 1729].
— *Évaluation de la traite composant la cargaison du vaisseau la Méduse.* Même référence, à la suite [12 févr. 1729].

Instructions de la Compagnie à Pierre Christophe Lenoir. In R. T., t. 2, 4e trimestre 1935, p. 199 (aux A. N., dans la série C_3, liasse 4) [28 sept. 1726].
Instructions pour le sieur Butler, capitaine du vaisseau la Vierge-de-Grâce, destiné pour le comptoir de Juda, coste de Guinée, et pour les isles de France et de Bourbon. In R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 139 [5 sept. 1729].
Instructions pour le sieur Tortel, capitaine du vaisseau la Diane, destiné pour le Sénégal et pour les isles de France et de Bourbon. In R. T., t. 3, 3e trimestre 1937, p. 136 [5 sept. 1729].
JOHNSON (Charles), PIRATE ANGLAIS. *Relation... In* Gr. Coll., t. V, Paris, 1907, p. 48 [1720-1722].
— *Histoire des pirates anglais.* Paris, 1726 (Pour l'édition française).
JOUY. *Maurice ou l'île de France* [1820].
KEMPENFELT, AMIRAL ANGLAIS. *Observations sur l'île de France. In* Gr. Coll., t. V, Paris, 1907, p. 278 [1758].
KERGUELEN-TRÉMAREC (Yves Joseph de), MARIN ET EXPLORATEUR FRANÇAIS. *Relation de deux voyages dans les mers australes et des Indes.* Paris, 1782 [de 1771 à 1774].
LABAT (Père Jean-Baptiste), *Voyages aux îles de l'Amérique.* (Adaptation de textes originaux.) Édition du Club des Libraires de France, Paris [1698].
— *Nouvelle relation de l'Afrique occidentale contenant une description exacte du Sénégal et des pays situés entre le cap Blanc et la rivière Serrelion.* Paris, 1728 [vers 1700].
LA BOURDONNAIS. *Voir* MAHÉ de LA BOURDONNAIS. Dans le texte, le grand marin sera appelé LA BOURDONNAIS suivant la tradition.
LA CAILLE (Nicolas Louis, abbé de), ASTRONOME. *Journal historique.* Paris, 1776 [1753-1754].
LACRETELLE, *Mémoire à consulter sur le commerce des Indes.* Paris, 1786.
LA HAYE (Blanquet de). *Mémoire sur Madagascar. In* B. M., septembre 1897.
LAMBERT (abbé), *Histoire générale, civile, naturelle, politique, religieuse de tous les peuples du monde.* Paris, 1750, t. XIII.
LA MERVEILLE (de), DIRECTEUR D'UNE COMPAGNIE DE NÉGOCIANTS A SAINT-MALO. *Récit. In* « Le voyage de l'Arabie Heureuse », publié par LA ROQUE en 1714, p. 7-15. *In* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 619 [1708-1709].
LANUX (Jean-Baptiste François de), CONSEILLER DES DIRECTEURS DE LA COMPAGNIE DES INDES. *Mémoire sur la traite des esclaves à une partye de la cotte de l'est de l'isle de Madagascar. In* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 79 [sept. 1729].
LA PÉROUSE (Jean-François de GALAUP, comte de). *The voyage round the world in the years 1785-1788.* London, 1798 (édition anglaise).
LA ROQUE (Jean de), VOYAGEUR FRANÇAIS. *Le voyage de l'Arabie Heureuse.* Paris, 1716 [1708-1710].
LASALLE (Jacques de), COMPAGNON DE BENYOWSKY. *Mémoire.* Publié par JULLY, *in* Revue mensuelle, Tananarive, 1898 [1774-1776].
LE CHÉRON D'INCARVILLE (le Père), JÉSUITE. *Voyage à l'île Bourbon. In* R. T., t. 1, 2e trimestre 1932, p. 12 [1721].
LEGENTIL de LA BARDINAIS, VOYAGEUR FRANÇAIS. *Nouveau voyage autour du monde.* Paris, 1728.
LEGENTIL de LA GALAISSIÈRE (Guillaume Hyacinthe Jean-Baptiste), ASTRONOME, de l'Académie royale des Sciences. *Voyage dans les mers de l'Inde fait par ordre du Roi.* Paris, 1779 [1762].
LEGUAT de LA FOUGÈRE (François), GENTILHOMME BRESSAN. *Voyage et aventures de François Leguat et de ses compagnons.* Amsterdam, 1708 [1690-1693].
LEGUEVEL de LACOMBE (B. F.), MARIN FRANÇAIS. *Voyage à Madagascar et aux îles Comores.* Paris, 1840. Précédé d'une notice historique et géographique par Eugène de FROBERVILLE [1823-1830].
LESAGE, CAPITAINE FRANÇAIS. *Journal.* Prochainement publié par J. VALETTE [nov. 1816-févr. 1817].
LESCALLIER (baron Daniel), UN DES COMMISSAIRES CIVILS POUR LES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS AU-DELÀ DU CAP DE BONNE-ESPÉRANCE. *Mémoire. In* Collection des classes de littérature, beaux-arts et des sciences morales et politiques de l'Institut national de France, t. IV, Paris, 1803. Publié et annoté par J. VALETTE, *in* B. M., sept. 1966, nº 244, p. 877 [août 1792].
LHUILLIER. *Voyage à l'île de Bourbon* [1803].
LISLET-GEOFFROY (Jean-Baptiste), INGÉNIEUR HYDROGRAPHE. *Voyage à la baie de Sainte-Luce, isle de Madagascar, fait en 1787. In* Annales des voyages, de la géographie et de l'histoire, publiées par MALTE-BRUN, t. II, Paris, 1808, p. 43.
MACKAU (baron de), OFFICIER DE LA MARINE ROYALE. *Rapport sur Sainte-Marie et la côte est de Madagascar.*

Publié et commenté par J. VALETTE, *in* Sainte-Marie et la côte est de Madagascar en 1818, Tananarive, 1962, p. 101 [1818].

MAGON de SAINT-ELLIER (Alain François René), MAGISTRAT FRANÇAIS. *Tableaux de l'île de France.* Port-Louis, 1839.

MAHÉ de LA BOURDONNAIS (Bertrand François), GOUVERNEUR GÉNÉRAL DES MASCAREIGNES. *De la coste d'Afrique ou Sophola, adressé à M. de Moras, commissaire du Roi auprès de la Compagnie. In* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 372 (aux A. N., dans la série C_2, volume 25) [1733].

— *Mémoire pour M. Dumont en mon absence. In* R. T., t. 3, 2e trimestre 1937, p. 36 [24 sept. 1736].

— *Lettre à Orry de Fulvy. In* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 375 [1er déc. 1737].

— *Mémoire des isles de France et de Bourbon, adressé au Contrôleur général Orry de Fulvy.* Publié par A. LOUGNON et A. TOUSSAINT, Paris, 1937 [1740].

MARIANO (le Père Luiz), JÉSUITE PORTUGAIS. *Relation de voyage... à l'île Saint-Laurent. In* Gr. Coll., t. II, Paris, 1904, p. 1 [1613-1614].

— *Routier de l'île de Saint-Laurent... In* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 641 [1613-1614].

MARTIN (François), SOUS-MARCHAND (FUTUR FONDATEUR DE PONDICHÉRY). *Mémoires. In* Gr. Coll., t. IX, Paris, 1920, p. 429 et Paris, édition de 1931, avec une introduction de Henri FROIDEVAUX (3 tomes) [1665-1668].

MATELIEF (C.), HOLLANDAIS. *Voyage aux Indes Orientales. In* Gr. Coll., t. I, Paris, 1903, p. 395 [1607].

MAUDAVE (Louis Laurent FAIDHERBE, comte de), BRIGADIER DU ROI. *Journal.* Publié *in* La colonisation à Madagascar sous LOUIS XV, par H. POUGET de SAINT-ANDRÉ, Paris, 1886 [5 sept. 1768-31 déc. 1768].

MAURE (André), CRÉOLE DE L'ÎLE DE FRANCE. *L'île de France de 1790 à 1810 : souvenirs d'un vieux colon. In* Revue historique et littéraire de l'île Maurice, 1889-1890, p. 159 [1837].

MAYEUR (Nicolas), EXPLORATEUR FRANÇAIS ET EMPLOYÉ DE LA TRAITE A MADAGASCAR. *Voyage à la côte de l'ouest de Madagascar. In* B. A. M., t. 10, 1912, p. 49 [1774].

— *Voyage dans le nord de Madagascar, au cap d'Ambre et à quelques îles du nord-ouest. In* B. A. M., t. 10, 1912, p. 93 [nov. 1774-janv. 1776].

— *Des variations dans les prix des objets de traite et leurs causes.* Annexe au journal précédent, édité et annoté par J. VALETTE, *in* B. M., mars 1966, nº 238, p. 275.

— *Voyage dans le sud et dans l'intérieur des terres et particulièrement au pays d'Hancove. In* B. A. M., t. 12, 1913, p. 139 [janv.-déc. 1777].

— *Voyage au pays d'Ancove par le pays d'Ancaye autrement dit des Baizangouzangoux. In* B. A. M., t. 11, 1913, p. 13 [juil.-oct. 1785].

Tous ces journaux sont tirés du fonds FARQUHAR, British Museum, Add. Mss. 18128. Ils ont été mis en forme soit par DUMAINE, soit par Barthélemy Huet de FROBERVILLE.

MEERSCH (Jacob Van der), TROISIÈME GOUVERNEUR HOLLANDAIS DE MAURICE. *Voyages. In* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 194 [1645-1646].

Mémoire des députés de l'île Bourbon avec réponse et apostille de la Compagnie. In R. T., t. 1, 2e trimestre 1933, p. 160 [12 sept. 1731].

Mémoire sur l'île Bourbon adressé par la Compagnie des Indes au gouverneur Parat. In R. T., t. 5, 4e trimestre 1940, p. 238 (aux A. N., dans la série C_3, carton 3) [17 févr. 1711].

MIDDLETON (H.), VOYAGEUR ANGLAIS. *Relâche dans la baie de Saint-Augustin. In* Gr. Coll., t. I, Paris, 1903, p. 472 [1610].

MILBERT (Jacques Bernard), PEINTRE EMBARQUÉ SUR LA CORVETTE LE GÉOGRAPHE. *Voyage pittoresque à l'île de France, au cap de Bonne-Espérance et à l'île de Ténériffe.* 2 tomes, Paris, 1812 [1801-1804].

MONTEMONT (Albert), *Voyage dans les cinq parties du monde.* Paris, 1828, t. 4, « Afrique ».

MOREAU de SAINT-MÉRY, LÉGISTE FRANÇAIS. *Lois et constitutions des colonies françaises de l'Amérique.* Paris.

MUNIER, MÉDECIN AU FORT-DAUPHIN. *Observations et réflexions sur les maladies de Madagascar et sur la conservation de la santé dans cette île.* Paris, 1775. Publié et annoté par J. VALETTE, *in* B. M., décembre 1962, nº 119, p. 1061 (aux A. N. outre-mer dans la série D. F. C., Sainte-Marie de Madagascar, pièce 58) [1768-1771].

NIEUHOFF (John), EMPLOYÉ DE LA COMPAGNIE DE HOLLANDE. *Relâche à Madagascar.* (Résumé par GRANDIDIER), *in* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 358 [1672].

NONAY. *Instructions nautiques sur le canal de Mozambique et sur les îles et les dangers dans les nord et nord-est de Madagascar.* Paris, 1824.

OVINGTON (Jean), *Description de Madagascar et de l'île d'Anjouan. In* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 456 [1690].

OWEN (W. F. W.), CAPITAINE ANGLAIS. *Narrative of a voyage. The explore the shores of Africa, Arabia and Madagascar.* London, 1833.
PALOIS (François Vincent). *Essai sur l'hygiène navale.* Paris 1801.
PANCKOUKE. *Encyclopédie méthodique.* T. II, Amsterdam.
PARAT, ADMINISTRATEUR A BOURBON. *Mémoire à la Compagnie des Indes. In* R. T., t. 1, 4e trimestre 1932, p. 71 [1713].
PETIT (Émilien), LÉGISTE FRANÇAIS. *Droit public ou gouvernement des colonies françaises.* Paris, 1771.
PETIT de LA RHODIÈRE, ARPENTEUR DU ROI. *Rapport sur différentes parties de Madagascar.* Saint-Denis, 10 février 1819. Publié et annoté par J. VALETTE, *in* Sainte-Marie et la côte est de Madagascar en 1818, Tananarive, 1962, p. 53.
PEYTON (Walter), VOYAGEUR ANGLAIS. *Relâche à Mohely. In* Gr. Coll., t. II, Paris, 1904, p. 83 [1614].
PIGGOT (Sir Francis Taylor), AVOCAT GÉNÉRAL A MAURICE. *The laws of Mauritius.* Port-Louis, 1896-1897 [1810-1866].
PINGRE, CHANOINE RÉGULIER DE SAINTE-GENEVIÈVE, ASTRONOME DE LA MARINE. *Voyage à Rodrigue* [1761].
POISSONNIER DESPERRIÈRES. *Traité sur les maladies des gens de mer.* Paris, 1780.
POIVRE (Pierre), INTENDANT DES ÎLES DE FRANCE ET DE BOURBON. *Discours de M. Poivre à son arrivée à l'île de France aux habitants de la colonie assemblés en gouvernement.* Paris, 1797 [juil. 1767].
— *Discours prononcé à la première assemblée publique du nouveau Conseil supérieur de l'île de France.* Paris, 1797 [août 1767].
— *Voyage d'un philosophe ou observations sur les mœurs et les arts des peuples de l'Afrique, de l'Asie et de l'Amérique.* Paris, 1797.
Premières relations des îles avec la côte orientale d'Afrique. Publié et commenté par A. LOUGNON, *in* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 317.
PRIDHAM. *An historical account of Mauritius.* London, 1849.
PRIOR (Sir James), CHIRURGIEN ET LITTÉRATEUR, IRLANDAIS. *Narrative of a voyage in the indian seas... during the years 1810 and 1811.* London, s. d.
PYRARD de LAVAL (François), MARCHAND DE SAINT-MALO. *Navigation aux Indes Orientales, Maldives, Moluques et au Brésil.* Paris, 1679 [1602].
Quelques documents touchant la perte du négrier le Vautour en 1725. Publié et commenté par A. LOUGNON, *in* R. T., t. 2, 1er trimestre 1937, p. 347.
Questions de la Compagnie et réponses du Conseil supérieur. In R. T., t. 2, 4e trimestre 1936, p. 343 [30 août 1752].
RAYNAL (Guillaume Thomas, abbé). *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes.* Amsterdam, 1773.
Recensement général de l'île Bourbon fait au mois d'août 1735. (État des esclaves.)
In R. T., t. 5, 3e trimestre 1940
In R. T., t. 6, 2e trimestre 1941
In R. T., t. 7, 4e trimestre 1945
In R. T., t. 7, 1er trimestre 1949
} à la fin de chaque numéro trimestriel.
REGLADE, EMPLOYÉ DE LA COMPAGNIE DES INDES FRANÇAISES, REVIENT EN EUROPE SUR LE VAISSEAU DE L'AMIRAL KEMPENFELT. *Relâche de l'amiral Kempenfelt dans la baie de Saint-Augustin et notes sur l'île de Madagascar. In* Gr. Coll., t. V, Paris, 1907, p. 272 [1757-1761].
REGNAULT (Étienne), PREMIER COMMANDANT DE L'ÎLE BOURBON. *Mémoire.* (Sur Bourbon aux directeurs de la Compagnie.) *In* R. T., t. 1, 2e trimestre 1933, p. 129 (aux A. N., dans la série C_3, carton 1) [1665-1671].
Relation de la conquête de l'île Bourbon. In R. T., no 4, 1960 [1810].
ROBERT, CAPITAINE DE LA DUCHESSE DE NOAILLES. *Description en général et en détail de l'île de Madagascar. In* Gr. Coll., t. V, Paris, 1907, p. 61 [1730].
ROCHON (Alexis, abbé), « DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES DE PARIS ET DE PÉTERSBOURG, ASTRONOME DE LA MARINE, GARDE DU CABINET DE PHYSIQUE DU ROI, INSPECTEUR DES MACHINES ET DES MONNAIES, ETC. ». *Voyage à Madagascar et aux Indes Orientales.* Paris, 1791 [1768-1770].
ROUILLARD (John Joachim Charles Louis), AVOCAT ET PROCUREUR GÉNÉRAL À MAURICE. *A collection of laws of Mauritius and its dependencies.* Port-Louis, 1866-1868.
ROUX (Sylvain Jean-Baptiste), ADMINISTRATEUR AUX MASCAREIGNES. *Rapport de l'agent commercial de Madagascar à M. le commandant pour le Roi à l'isle de Bourbon.* Saint-Denis, 20 janvier 1819. Publié et annoté

par J. VALETTE, *in* Sainte-Marie et la côte est de Madagascar en 1818. Tananarive, 1962, p. 15 [1807-1811 et 1818].

SAINT-ELME LE DUC, CRÉOLE DE L'ÎLE DE FRANCE. *L'île de France pour son histoire civile et militaire.* Paris, 1844.

SAVARY DES BRULONS (Jacques), *Dictionnaire universel du commerce.* Paris, 1741.

— *Le parfait négociant.* Paris.

Sept documents concernant la mission du Courrier de Bourbon *en 1717-1718. In* R. T., t. 1, 3e trimestre 1934, p. 381.

SCHMALTZ (Julien Désiré), OFFICIER DES INDES NÉERLANDAISES, PUIS OFFICIER DE L'ARMÉE FRANÇAISE, ENFIN ADMINISTRATEUR FRANÇAIS. *Mémoire sur Madagascar.* 2 juin 1814. Publié et annoté par J. VALETTE, *in* B. M., décembre 1964, nº 223, p. 1031 (aux A. N. outre-mer, série moderne Madagascar, dossier 7^{15}) [1790-1798].

SHELLY, CAPITAINE AMÉRICAIN. *Lettre à son armateur de New York, Dellancy. In* Gr. Coll., t. VI, Paris, 1913, p. 48 [27 mai 1699].

SMART (John), GOUVERNEUR DE LA COLONIE ANGLAISE DE MADAGASCAR. *Lettre à Thomas Kynnaston. In* Gr. Coll., t. V, Paris, 1907, p. 514 [23 juin 1646].

SONNERAT, NATURALISTE, COMMISSAIRE DE LA MARINE. *Voyage aux Indes Orientales et à la Chine.* Paris, 1782 [1771-1781].

SOUCHU de RENNEFORT, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA FRANCE ORIENTALE. *Relation du premier voyage de la Compagnie des Indes Orientales en l'isle de Madagascar ou Dauphine.* Paris, 1668 [1665].

— *Histoire des Indes Orientales.* Paris, 1668.

SOUILLAC (François, vicomte de), GOUVERNEUR GÉNÉRAL DES MASCAREIGNES. *Mémoire.* Paris, 1791 [1779-1787].

SOUSA (Balthazar Lobo de), VOYAGEUR PORTUGAIS, *Exploration de Madagascar. In* Gr. Coll., t. I, Paris, 1903, p. 97 [1557].

STEL (Van der), DEUXIÈME GOUVERNEUR HOLLANDAIS DE MAURICE. *Voyages.* (Trois voyages de Van der STEL résumés par GRANDIDIER), *in* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 30 [1641-1642 ; 1644 ; 1645].

TELFAIR (Charles), MÉDECIN ET NATURALISTE IRLANDAIS. *Some account of the state of slavery of Mauritius.* Mauritius, 1830 [1810].

THAUREAU (Antoine, alias COUILLARD), SOUS LES ORDRES DE FLACOURT. *Mémoire touchant l'île Bourbon, autrement Mascaregne. In* Gr. Coll., t. IX, Paris, 1920, p. 316 [1654-1658].

THOMAS. *Essai statistique de l'île Bourbon.* Paris, 1828.

THORNTON, PIRATE ANGLAIS. *Description des côtes... de tout l'océan Indien. In* Gr. Coll., t. III, Paris, 1905, p. 437 [1703].

TOMBE (Charles François), OFFICIER D'ÉTAT-MAJOR FRANÇAIS. *Voyage aux Indes Orientales pendant les années 1802-1806.* Paris, 1810.

UNIENVILLE (Marie-Claude Antoine Marrier, baron d'), MILITAIRE FRANÇAIS, ARCHIVISTE DE FARQUHAR. *Statistique de l'île Maurice, et ses dépendances suivie d'une notice historique sur cette colonie et d'un essai sur l'île de Madagascar.* Paris, 1838 [1792... 1831].

— *Essai sur Madagascar.* Paris, 1838.

VIGOUREUX (L.), CAPITAINE DE LA COMPAGNIE DES INDES. *Mémoire pour le contrôleur général Orry. In* R. T., t. 4, 1er trimestre 1940, p. 390 (aux A. N., dans la série C_4, carton 2) [22 novembre 1736].

VILLERS (Jean-Baptiste de), GOUVERNEUR DE BOURBON DE 1701 A 1709. *Journal. In* Bulletin of the New York public Library, Astor Lenox and Tilden Foundation, January 1909, vol. XIII, nº 1, p. 7.

VOÏART (J. M.). *Annuaire administratif, commercial, statistique de l'île Bourbon, précédé d'une notice historique sur la colonie.* La Réunion, 1844.

II. LES TRAVAUX

A. — Bibliographies.

Ainsi que nous l'avons dit en commençant, la masse énorme d'ouvrages publiés sur cette partie du monde a été en grande partie répertoriée par A. et G. GRANDIDIER et A. TOUSSAINT.

La *Bibliographie de Madagascar* (couvrant les années 1500-1955) des GRANDIDIER a été complétée sous la direction de J. FONTVIELLE qui a recensé les publications intéressant Madagascar, parues entre 1956 et 1963. La *bibliographie annuelle de Madagascar*, rédigée sous la direction de M[lle] M. S. de NUCÉ et J. RATSIMANDRAVA depuis 1964, prend (1), sous une forme nouvelle, la relève des travaux antérieurs.

Deux autres ouvrages bibliographiques ont servi de cadre dans les premiers temps de la recherche :

— *International Bibliography of Historical Sciences* jusqu'à l'année 1965.

— *Bibliographie annuelle de l'Histoire de France* de l'année 1953 à 1966. Le paragraphe « La France d'Outre-Mer ».

B. — Dictionnaires, Atlas, Revues, Cartographie.

ABINAL ET MALZAC (RR. PP.). *Dictionnaire malgache-français*. Tananarive, 1955. 5[e] édition par la mission catholique de Tananarive.

DIDEROT ET D'ALEMBERT. *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers.* Genève, 1777. Notamment les articles :
— esclaves (t. XII, p. 10001),
— traite des nègres (t. XXXIII, p. 882).

Encyclopaedia Britannica. 24 volumes. Londres, s. d.

Grand Larousse encyclopédique. 10 volumes. Paris, 1961.

RAJEMISA RAOLISON (Régis). *Dictionnaire historique et géographique de Madagascar.* Fianarantsoa (Madagascar), 1966.

TOUSSAINT (Auguste). *Dictionnaire de biographie mauricienne (1941-1947)*. Port-Louis, 1955.

Un atlas est indispensable à qui veut étudier l'océan Indien, mais il n'existe aucun atlas spécialisé, ni même aucun bon atlas historique français.

Nous nous sommes servi de :

— *Atlas Bordas*. Paris, 1962.

— *Grand Atlas Mondial de la Sélection du Reader's Digest.* Paris-Montréal, 1967.

Ce dernier atlas, par un index bien fait, par des projections nouvelles, nous a rendu le plus grand service.

— *Atlas de Madagascar.* Tananarive, 1969.

Cet ensemble déjà remarquable n'est pas encore terminé ; les planches 18, *Histoire de la géographie* et 19, *Sites archéologiques*, ne sont pas encore parues. En revanche, 20 et 20 *bis*, *Les grandes étapes de l'université politique*, décrivent Madagascar depuis le XVI[e] siècle.

— Enfin, un très bel ensemble de cartes portugaises (du XV[e] au XVII[e] siècle) : *Portugaliae Monumenta Cartographica*, 6 volumes y compris l'index, Lisboa, 1960. Présentation et commentaires de Armando CORTESAO et Avelino TEIXERA da MOTA.

Par leurs articles de synthèse ou de méthodologie, les revues nous ont donné une précieuse information :

— Annales (économies, sociétés, civilisations).
— Revue historique.
— Revue d'Histoire d'Outre-Mer.

(1) Années 1964, 1965, 1966, parues jusqu'à présent. Université de Madagascar. Tananarive.

Aussi utiles, mais de caractère plus analytique et plus événementiel, trois revues malgaches nous ont fourni une information complémentaire :

— Bulletin de l'Académie Malgache (B. A. M.) ;
— Bulletin de Madagascar (B. M.) ;
— Revue de Madagascar (R. M.).

Pour connaître l'emplacement des lieux de traite à Madagascar et sur la côte orientale d'Afrique des cartes ont été nécessaires — grâce au service de l'Institut Géographique National de Paris (annexe de Tananarive, route circulaire, Ambanidia), nous avons consulté :

— cartes d'Afrique { 1/10 000 000 ; 1/5 000 000 }
— cartes de Madagascar { 1/1 000 000 ; 1/500 000 ; 1/100 000 }
— carte de la Réunion : 1/100 000.
— Une carte de Maurice a été trouvée à Port-Louis à l'Office du Tourisme.
— Enfin la carte du monde de la *National Geographic Society for the National Geographic Magazine*, Washington, 1969, montre les vents dominants et les courants maritimes.

C. — **Les ouvrages généraux.**

AUBER (J.). *Histoire de l'océan Indien.* Tananarive, 1955.
DESCHAMPS (Hubert). *Histoire de Madagascar.* Paris, 1965.
— *Madagascar.* Paris, 1968. Collection « Que sais-je ? », n° 529.
DUCASSE (André). *Les négriers ou le trafic des esclaves.* Paris, 1948.
FAUBLÉE (Jacques). *Ethnographie de Madagascar.* Paris, 1946.
FUGIER (André). *Histoire des relations internationales* (publiée sous la direction de P. RENOUVIN). T. 4, *La Révolution française et l'empire napoléonien.* Paris, 1955.
GASTON-MARTIN. *Négriers et bois d'Ébène.* Grenoble, 1934.
— *Histoire de l'esclavage dans les colonies françaises.* Paris, 1948.
GODECHOT (Jacques). *Histoire de l'Atlantique.* Paris, 1947.
— *L'Europe et l'Amérique à l'époque napoléonienne.* Paris, 1967.
HANOTAUX (Gabriel) et MARTINEAU (Alfred). *Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le monde.* T. VI. Paris, 1933.
— Madagascar du XVIe siècle à 1811 par FROIDEVEAU (Henri). Madagascar de 1815 à 1906 par LEBLOND (Marius et Ary). Madagascar de 1906 à la période contemporaine par DELELÉE-DESLOGES (M.).
— Les Comores par MARTINEAU (Alfred).
— Les îles de France et de Bourbon par CRÉPIN (Pierre).
MANDROU (Robert). *La France aux XVIIe et XVIIIe siècles.* Paris, 1967.
MAURO (Frédéric). *L'Expansion européenne (1600-1870).* Paris, 1967.
MORNET (Daniel). *La pensée française au XVIIIe siècle.* Paris, 1926. Réédition 1969.
MOUSNIER (Roland). *Les XVIe et XVIIe siècles, in* Histoire générale des civilisations. T. IV. Paris, 1953.
MOUSNIER (Roland) et LABROUSSE (Ernest). *Le XVIIIe siècle, in* Histoire générale des civilisations. T. V. Paris, 1953.
SAGNAC (Philippe). *La formation de la société française moderne.* Paris, 1945.
SÉE (Henri). *La France économique et sociale au XVIIIe siècle.* Paris 1967 (réédition).
THIERRY (Solange). *Madagascar.* Paris, 1961. Collection « Petite Planète », n° 28.
TOUSSAINT (Auguste). *Histoire de l'océan Indien.* Paris, 1961.
ZELLER (Gaston). *Histoire des relations internationales* (publiée sous la direction de P. RENOUVIN). T. 3, *Les temps modernes, 2e partie : de Louis XIV à 1789.* Paris, 1955.

D. — **La méthodologie.**

AYACHE (Simon). *Pour un enseignement de l'histoire de Madagascar. In* Annales de l'Université de Madagascar. Série Lettres et Sciences humaines, n° 4 (1965), p. 7 ; n° 5 (1966), p. 27.

DESCHAMPS (Hubert). *Conceptions, problèmes et sources de l'Histoire de Madagascar. In* Journal of African History, 1960, p. 249.
— *Pour une histoire de l'Afrique. In* Diogène, nº 37, janvier-mars 1962 et *in* B. M., nº 206, juillet 1963, p. 627.
— *Les historiens français de Madagascar. In* revue Latitudes, 1963, numéro spécial, p. 62.
— *Les sciences humaines à Madagascar. In* Civilisation malgache, t. I, 1964, p. 7.
— *L'Ethno-histoire. In* Revue historique, octobre-décembre 1966, nº 480, p. 305.
JULIEN (Charles-André). *Les voyages de découverte et les premiers établissements (XV-XVI*e *siècles).* Paris, 1948.
VALETTE (Jean). *Les études historiques malgaches de 1940 à 1960. In* B. M., octobre 1962, nº 197, p. 833.

E. — **Les ouvrages et les articles relatifs à des aspects particuliers.**

ADER (René Louis). *Esquisse d'une histoire de Tuléar. In* B. M., janvier 1969, p. 63.
ADOLPHE (Harold). *Les archives démographiques de l'île Maurice (1721-1810).* Nº 9 des Mauritius Archives Publications, Port-Louis, 1966.
ALBOIZE. *De la traite des noirs. In* France maritime, t. 3, Paris.
ALPERS. *The role of the Yao in the development of trade in East Central Africa 1698-1850.* London, 1966 (thèse dactylographiée).
—. *The east African slave trade.* Historical Association of Tanzania, paper nº 3, Nairobi, 1967.
AMANTON (C. N.). *Notice historique sur Maillart Dumesle. In* Mémoires de l'Académie de Dijon, 1852.
ANDEL (Van). *Médecine et hygiène sur les bateaux d'esclaves dans le temps des compagnies.* Paris, 1931.
ANDRÉ (Ed. C.). *De l'esclavage à Madagascar.* Paris, 1899.
ANONYME. *Curriculum vitae d'Entrecasteaux à l'occasion de son centenaire. In* Revue historique et littéraire de l'île Maurice, 1894, nº 4, p. 49.
ANONYME. *Les Robinsons de l'île aux sables. In* Revue de l'Histoire des Colonies, 1929, p. 295.
AUJAS (L.). *Notes historiques et ethnographiques sur les Comores. In* B. A. M., 1911, p. 132.
AUSTEN (H. C. M.). *Sea fights and corsairs of the Indian Ocean.* Port-Louis, 1934.
AXELSON (Eric). *Portuguese in South East Africa, 1600-1700.* Johannesburg, 1960.
AYACHE (Simon) et SERGE (Robert). *Orient-Occident, à la lumière d'un récent congrès d'histoire maritime.* (A propos du Congrès de Beyrouth, septembre 1966) *In* Revue historique, nº 487, 1968, p. 57.
AZÉMA (Georges). *Histoire de l'île Bourbon depuis 1643 jusqu'au 20 décembre 1848.* Paris, 1859.
BALLARD (G. A.). *Rulers of the Indian Ocean.* London, 1927.
BARASSIN (le P. Jean). *Bourbon, des origines jusqu'en 1714. Naissance d'une chrétienté.* Paris, 1953.
— *L'esclavage à Bourbon avant l'application du Code Noir de 1723.* Communication présentée à l'Académie de la Réunion, le 16 juin 1955. *In* R. T., 1957, p. 11.
— *La lèpre à Bourbon. In* R. T., 1959, p. 77.
— *Compagnies de navigation et expéditions françaises dans l'océan Indien.* Paris.
BARNWELL (P. J.). *Visits and despatches (Mauritius, 1598-1948).* Port-Louis, 1948.
BASTIAN (G.). *Un vieil établissement français de l'océan Indien : Fort-Dauphin. In* Cahiers d'outre-mer, 1959, nº 19, p. 241-256.
BEATON (The Reverend Patrick). *Creoles and coolies or five years in Mauritius.* London, 1859.
BESSON. *Vieux papiers du temps des isles.* Paris, 1925.
BÉZARD (Yvonne). *Fonctionnaires maritimes et coloniaux sous Louis XIV.*
BINET. *La croisière du Mercure, le cap de Bonne-Espérance, Madagascar, Pondichéry, vus par un navigateur français (1713-1714). In* Bulletin de la section de Géographie, 1931.
BIOCHE (Mme Madeleine MABILLE). *L'Administration royale à l'île de France (1767-1789).* Thèse de l'École des Chartes. 1929.
BIRKELI (E.). *Les Vazimba de la côte ouest de Madagascar. In* M. A. M., fasc. XXII, 1936.
BONNASSIEUX (Pierre). *Les grandes compagnies de commerce.* Paris, 1892.
BORELLA (François). *La compagnie des Indes à l'île Bourbon (1724-1750). In* Annales de la Faculté de Droit et Sciences économiques d'Aix-en-Provence, Études réunionnaises, 1965, p. 13.
BOUCHIER. *Un grand colonial méconnu : le vicomte de Souillac. In* Cahiers coloniaux, janvier 1949.
BOUDOU (le R. P.). *Jean Laborde a-t-il fait la traite des esclaves ? In* B. A. M., 1938, p. 81.
— *Un marin de Bretagne à Madagascar : Hervé de Kersaint-Gilly (1612-1667). In* B. A. M., 1942-1943, t. XXV, p. 117.

BOURDE (André). *L'Afrique Orientale*. Paris, 1968. Collection « Que sais-je ? », nº 1308.
BOURDE de LA ROGERIE (H.). *Les Bretons aux îles de France et de Bourbon au XVIIe siècle et au XVIIIe siècle. In* Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne, 1931, p. 203.
BOXER (C. R.). *The Querimba islands in 1744. In* Studia, janvier 1963, p. 343. Cet article se trouve aussi dans « Océan Indien et Méditerranée » (Rapport du 6e colloque d'histoire maritime), Paris, 1964, même page
BRÉARD (Charles). *Journal du corsaire Jean Doublet de Honfleur*. Paris, 1883.
BRUNET (Auguste). *Trois cents ans de colonisation française à l'île Bourbon*. Paris, 1948.
BRUNET MILLON (Ch.). *Les boutriers de la mer des Indes*. Paris, 1910.
BRUNIQUEL (Adolphe). *Les Malgaches à travers l'Histoire. In* Cahiers Charles de Foucault, 4e trimestre 1950, p. 12.
BRUNSCHWIG (Henri). *L'expansion allemande outre-mer*. Paris, 1957.
— *Le Nègre hors d'Afrique : planteurs et esclaves (Indes Occidentales, Mascareignes, Madagascar). In* Revue historique, t. 230, 1963, 3e trimestre, p. 149.
BRUSSILOWSKY (Jean). *Histoire de l'île Maurice. In* Revue juridique et politique, indépendance et coopération, 1969, nº 3, p. 291.
BUCHET (Octave). *Inventaire des registres paroissiaux de l'île de France. Compagnie des Indes 1722-1767*. Port-Louis, 1951.
BUFFET (Henri F.). *La fin du pirate Edward Congdon. In* R. T., 1960, nº 4, p. 131.
CALLET (le R. P.). *Tantaran'ny Andriana* (Histoire des Rois). Traduction en 4 tomes par G. S. Chapus et E. Ratsimba. Édité par l'Académie malgache. T. nº 1, Tananarive, 1953 ; t. nº 2, Tananarive, 1956 ; t. nº 3, Tananarive, 1958 ; t. nº 4, Tananarive, 1958. (Les références données dans les notes infrapaginales sont celles de la traduction.)
CANITROT. *Les Portugais sur la côte orientale de Madagascar et en Anosy*. Paris.
CANOT (Théodore). *Les aventures d'un négrier*. Paris, 1931.
CHAPUS (G. S.). *Lettre du Révérend J. Richardson au sujet de la libération des Mozambiques. In* B. A. M., t. XVIII, 1935, p. 79.
CHAPUS (S.). *80 années d'influence européenne en Imerina. In* B. A. M., t. VIII, 1925, p. 1.
CHAUVIN (Jean). *Le vieux Tamatave (1700-1786)*. Tamatave, 1945.
CHEFDEVILLE (Madeleine). *La vie privée à l'île de France sous l'administration royale (1767-1789)*. Thèse de l'École des Chartes, s. d.
CHICHE (Marie-Claire). *Hygiène et santé à bord des navires négriers au XVIIIe siècle*. Thèse de Doctorat en médecine. Paris, 1957.
CHITTICK (Neville). *L'archéologie de la côte orientale africaine. In* Arabes et islamisés à Madagascar et dans l'océan Indien, p. 21-33. Tananarive, 1967.
CONAN (J.). *La dernière Compagnie française des Indes (1785-1875)*. Paris, 1942.
CORRE. *La Révolution à l'île de France. In* La Révolution française, octobre 1896.
COUPLAND (Sir Reginald). *East Africa and its invaders from the earlier times to the death of Seyyid Saïd in 1856*. Oxford, 1938.
CRÉPIN (Pierre). *Charpentier de Cossigny*. Paris, 1922.
— *Mahé de La Bourdonnais*. Paris, 1935.
CULTRU. *Un empereur de Madagascar au XVIIIe siècle, Benyowsky*. Paris, 1906.
CUNAT. *Histoire du Bailli de Suffren*. Rennes, 1852.
— *Vie de Surcouf*.
CUNNISON. *Kazembe et les Portugais. In* Journal of African History, 1967, nº 1.
DANDOUAU (A.) et CHAPUS (G. S.). *Histoire des populations de Madagascar*. Paris, 1952.
DARDEL (Pierre). *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle*. Rouen, 1966.
DAUBIGNY (E.). *Choiseul et la France d'Outre-Mer après le traité de Paris. Étude sur la politique coloniale au XVIIIe siècle*. Paris, 1892.
DEBIEN (Georges). *Les origines des esclaves des Antilles. In* Bulletin de l'IFAN, t. XXIII, série B, nº 3, 1961, p. 363.
DECARY (Raymond). *L'Androy. Essai de monographie régionale*. T. 1, Géographie physique et humaine. Paris, 1930. T. 2, Histoire, civilisation, colonisation. Paris, 1933.
— *La piraterie à Madagascar. In* B. A. M., t. XVIII, 1935, p. 1.
— *Les voyages de l'astronome Le Gentil. In* B. A. M., t. XVIII, 1935, p. 25.

— *L'établissement de Sainte-Marie de Madagascar sous la Restauration et le rôle de Sylvain Roux.* Paris, 1937.
— *Les satellites de Madagascar et l'ancienne navigation dans le canal de Mozambique. In* B. A. M., t. XX, 1937, p. 53.
— *Madagascar (1961-1966). In* Revue française d'Histoire d'Outre-Mer, n° 198, 1er trimestre 1968, p. 106.
DEFOS DU RAU (Jean). *L'île de la Réunion.* Doctorat ès lettres. Bordeaux, 1960.
DELUMEAU (Jean) et RICHARD (Jean). *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien. In* Annales, économies, sociétés, civilisations, juillet-août 1968, p. 823.
DERMIGNY (Louis). *Cargaisons indiennes. Solier et compagnie (1781-1793).* Paris, 1960.
— *Histoire du commerce de Marseille.* Paris, 1960.
DESCHAMPS (Hubert). *Les Antaisaka. Géographie humaine, coutumes et histoire d'une population malgache.* Doctorat ès lettres. Tananarive, 1936.
— *Les pirates à Madagascar.* Paris, 1949.
— *Pirates et flibustiers.* Paris, 1952. Collection « Que sais-je ? », n° 554.
— *Les migrations intérieures passées et présentes à Madagascar.* Paris, 1959.
DEVIC (Jean). *Une découverte. In* R. M., 4e trimestre 1954, p. 24.
DUBOIS (le R. P. H. M.). *Monographie des Betsileo. In* Travaux et Mémoires de l'Institut d'Ethnologie, t. XXXIV, Paris, 1938.
DUCHÊNE (Albert). *Histoire des finances coloniales de la France.* Paris, 1938.
DUFFY (James). *A question of slavery.* Oxford, 1967.
DUPON (J. P.). *La société mauricienne. In* Revue juridique et politique, indépendance et coopération, 1969, n° 3, p. 337.
— *Recueil de documents pour servir à l'histoire de Rodrigues.* N° 10 des Mauritius Archives Publications, Port-Louis, 1969.
ÉPINAY (Adrien d'). *Renseignements pour servir à l'histoire de l'île de France jusqu'à 1810 inclusivement.* Port-Louis, 1890.
— *Notes biographiques sur Charpentier de Cossigny. In* Revue historique et littéraire de l'île Maurice, 1891, n° 11, p. 121.
FABRE (Eugène). *Les Bouvet.* Paris, 1885.
FERRAND (Gabriel). *Les musulmans à Madagascar et aux îles Comores.* Paris, 1891.
FILIPPINI (J.-P.). *Le régime alimentaire des soldats et des miliciens pris en charge par la marine française au XVIIIe siècle. In* Annales, économies, sociétés, civilisations, novembre-décembre 1965, p. 1160.
FLUTRE (Louis-Fernand). *Termes relatifs à la traite des esclaves et des marchandises. In* Revue de Linguistique romane, fasc. 3 et 4 dédiés à la mémoire de Mario ROQUES.
— *La toponymie de Madagascar. In* Civilisations malgaches, t. 1, série Sciences humaines, p. 287.
— *De l'apport de Madagascar au vocabulaire du français d'Outre-Mer aux XVIIe et XVIIIe siècles. In* Annales de l'Université de Madagascar, série Lettres et Sciences humaines, n° 1, 1963, p. 4.
— *De quelques termes de la langue commerciale usités sur les côtes de l'Afrique occidentale aux XVIIe et XVIIIe siècles d'après les récits des voyageurs du temps. In* Annales de l'Université de Madagascar, série Lettres et Sciences humaines, n° 3, 1964, p. 65.
FOURY (B.). *Maudave et la colonisation de Madagascar* (Diplôme d'Études supérieures dactylographié). *In* Revue d'Histoire des Colonies, 1955, p. 345. Et *In* Revue d'Histoire des Colonies, 1956, p. 14.
FREEMAN-GRENVILLE. *History of East Africa.* London.
— *The French at Kilwa.* Oxford, 1968.
— *The east African coast.* Select documents. Oxford, 1962.
FROBERVILLE (Léon Huet de). *La capitulation des îles Seychelles. In* Revue historique et littéraire de l'île Maurice, 1891, n° 9, p. 114.
FROIDEVAUX (Henri). *Jacques Pronis. In* Revue historique, t. 73, 1900.
— *Le commerce français à Madagascar au XVIIe siècle.* Stuttgart, 1905.
— *Une enquête scientifique et économique sur Madagascar au XVIIIe siècle. In* Revue d'histoire des colonies françaises, 3e-4e trimestre 1914.
— *Les derniers projets du duc de La Meilleraye. In* Revue d'histoire des colonies françaises, 1915, p. 401.
GARÇON (Maurice). *Le commerce du bois d'Ébène. In* Revue de Paris, mai 1963, p. 2.
GARLAKE (Peter S.). *The early islamic architecture of the east african coast.* Oxford, 1965.
GARNAULT (Émile). *Le commerce rochelais au XVIIIe siècle.* La Rochelle, 1888-1900, 5 vol.

GASTON-MARTIN. *L'ère des négriers. Nantes au XVIIIe siècle. 1714-1774.* Paris, 1931.
— *La doctrine coloniale de la France en 1789. In* Cahiers de la Révolution française, 1936, n° 3, p. 1-144.
— *Histoire de l'esclavage dans les colonies françaises.* Paris, 1948.
GAUTIER (E. F.). *Madagascar : essai de géographie physique.* Paris, 1902 (Traite aussi d'histoire...).
GAUTIER (E. F.) et FROIDEVAUX (H.). *Un manuscrit arabico-malgache sur les campagnes de La Case dans l'Imoro. De 1659 à 1663.* Paris, 1907.
GIRARD (Albert). *Les routes du commerce avec l'Extrême-Orient à la fin du XVIIe siècle et au commencement du XVIIIe siècle. In* Revue d'histoire moderne et contemporaine, t. XIV, 1910, p. 332.
GODINHO (Vitorino Magalhès). *Les grandes découvertes.* Coïmbra, 1953.
GOSSE (Philip). *Pirates and their books.* London, 1937.
— *Histoire de la piraterie.* Paris, 1952.
GRAHAM (Gerald S.). *Great Britain in the Indian Ocean. A study of maritime enterprise, 1810-1850.* Oxford, 1967.
GRANDIDIER (Alfred). *Notice sur les côtes sud et sud-ouest de Madagascar. In* Bulletin de la société de Géographie, octobre 1867.
— *Madagascar. In* Bulletin de la société de Géographie, août 1871, avril 1872.
— *La province d'Imerina. In* Bulletin de la société de Géographie, 2e trimestre 1883, p. 242.
— *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar.* Vol. 1, Histoire de la Géographie, Paris, 1892 (avec de nombreuses cartes).
— *Les Hova. In* Bulletin du comité de Madagascar, n° 3, juin 1895, p. 113.
— *Des principaux noms de lieux de Madagascar et de leur signification. In* Bulletin du comité de Madagascar, n° 5, août 1895, p. 211.
— *Sur l'origine des Malgaches.* Extrait de la Revue de Madagascar, 1899.
— *Voyages de Mayeur.* Réédition *in* Encyclopédie mensuelle d'Outre-Mer, octobre 1955, p. 415.
GRANDIDIER (Guillaume). *Histoire de la fondation du royaume Betsimisaraka. In* Bulletin du comité de Madagascar, juin 1898, p. 1.
— *Européens et Malgaches, leurs relations aux siècles passés. In* Bulletin de la société de Géographie, t. XVIII, 1908, p. 1.
— *Les expéditions des Betsimisaraka aux Comores. In* Revue de l'Afrique orientale et de Madagascar, numéro du 20 févr. 1912.
— *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar.*
Vol. IV : Ethnographie de Madagascar.
T. 1 : Les habitants de Madagascar, leur origine, leur division et leur répartition. Paris, 1908.
T. 2 : Les habitants de Madagascar, leur aspect physique, leurs caractères intellectuels et moraux, la vie sociale à Madagascar : la famille malgache. Paris, 1914.
T. 3 : Les habitants de Madagascar. Rapports sociaux des Malgaches, vie matérielle à Madagascar. Les croyances et la vie religieuse à Madagascar. Paris, 1917.
T. 4 : Agriculture. Forêts, élevage, industrie et commerce, travaux publics et moyens de transport. Éducation, médecine. Paris, 1928.
Vol. V : Histoire politique et coloniale.
T. 1 : De la découverte de Madagascar à la fin du règne de RANAVALONA Ier. Paris, 1942.
T. 2 : Histoire des Merina. Paris, 1956.
— *La France et Madagascar de 1527 à 1895. In* Cahiers Charles de Foucault, 4e trimestre 1950, p. 42.
GRANDIDIER (Alfred et Guillaume). *Voyage des Hollandais du Cap à Madagascar pour y acheter des esclaves (1676-1715). In* Gr. Coll., t. III, p. 381.
— *Le pirate Samuel Burgess à Madagascar (1698-1716). In* Gr. Coll., t. III, p. 546.
— *Le pirate Nathaniel North à Madagascar (1701-1712). In* Gr. Coll., t. III, p. 558.
— *Le pirate Cornelius à Madagascar (1703-1705). In* Gr. Coll., t. III, p. 615.
— *Histoire de John Plantain, dit roi de Rantabé. In* Gr. Coll., t. V, p. 72.
— *Le commerce d'esclaves à Madagascar en 1765. In* Gr. Coll., t. V, p. 310. (Traduction de MAC CALL THEAL : History of South Africa, p. 150-151.)
— *Les esclaves aux îles de France et de Bourbon. In* Gr. Coll., t. V, p. 313. (Traduction de GRANT : History of Mauritius, p. 75-78.)
GRANDIN. *Les Français à Madagascar.* Paris, s. d.
GRAY (Sir John). *History of Zanzibar, from the middle age to 1856.* London-Oxford, 1962.

GRUSS (Robert). *Petit dictionnaire de marine.* Paris, 1953.
GUËT (M. I.). *Les origines de l'île Bourbon et de la colonisation française à Madagascar.* Paris, 1888.
GUILLAIN. *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de la partie occidentale de Madagascar.* Paris, 1845.
GUY (Drs François et Michèle). *Ile Maurice, régulation des naissances et action familiale.* Lyon, 1968.
HARDYMAN (J. T.). *Outline of the maritime history of St Augustine's Bay. In* Studia, janvier 1963, p. 315.
— *The malagasy slave trade to the americas. 1632-1830. In* Studia (Lisboa), t. 11, janvier 1963, p. 501.
Ces deux articles se trouvent aussi dans « Océan Indien et Méditerranée » (Rapport du 6e colloque d'histoire maritime). Paris, 1964, mêmes pages.
HARSIN (Paul). *Les doctrines monétaires et financières en France du XVIe siècle au XVIIIe siècle.* Paris, 1928.
HEERS (Jacques). *Rivalité ou collaboration de la terre ou de l'eau ? Position générale des problèmes. In* Les grandes voies maritimes dans le monde, xve-xixe siècle. Paris, 1965, p. 13-63 (Rapport présenté au 7e colloque d'histoire maritime).
HERMANN (Jules). *Colonisation de l'île de Bourbon.* Paris, 1888.
HITIÉ (Exenor). *Histoire de Maurice.* Port-Louis, 1897.
HOWE (Sonia). *L'Europe et Madagascar.* Paris, 1936. (Traduction de l'anglais par le général FILLONNEAU.)
HUE (Fernand). *La France et l'Angleterre à Madagascar.* Paris, 1885.
— *Les Français à Madagascar.* Paris, 1885.
INGHAM (Kenneth). *A history of East Africa.* London, 1962.
JACKSON HAIGHT (Mme MABEL). *European powers and South-East Africa (1796-1856).* London, 1967.
JAL (A.). *Glossaire Nautique.* Paris, 1847.
JEGOU. *Histoire de la fondation de Lorient.* Lorient, 1870.
JEULIN (Paul). *L'évolution du port de Nantes.* Paris, 1929.
JORE (L.). *La vie... de J. D. Schmaltz. In* Revue d'histoire des colonies, t. XI, 2e trimestre 1953, no 139, p. 265.
JULIEN. *Influence de la langue malgache dans la dénomination des localités de la Réunion. In* B. A. M., 4e trimestre 1962, p. 63.
JULIEN (Charles André). *Les voyages de découverte et les premiers établissements.* Paris, 1948.
JULLY (Antoine). *Les immigrations arabes à Madagascar. In* Revue mensuelle, notes, reconnaissances, explorations, 16e livraison. Tananarive, 1898.
KAEPPELIN (Paul). *La Compagnie des Indes orientales et Fr. Martin.* Doctorat ès lettres. Paris, 1908.
— *Les escales françaises sur la route de l'Inde.* Paris, 1908.
KELLER. *Madagascar, Mauritius and other east african islands.* London, 1901.
KLING (Georges). *Benyowsky, empereur de Madagascar. In* Encyclopédie mensuelle d'Outre-Mer, juin 1956, p. 265.
LABERNADIE. *La Révolution et les établissements français dans l'Inde.* Pondichéry, 1930.
LABROUQUÈRE (André). *Les idées coloniales des physiocrates:* Paris, 1927.
LACAILLE (Louis). *Connaissance de Madagascar.* Paris, 1863.
LACAZE (Dr Honoré). *L'île Bourbon, l'île de France, Madagascar.* Paris, 1880.
LACOUR GAYET. *La marine militaire sous Louis XV.* Paris, 1910.
LACROIX (Louis). *Les derniers négriers.* Paris, 1952.
LAPORTE (Albert). *Le problème monétaire dans nos vieilles colonies.* Paris, 1908.
LA RONCIÈRE (Charles de). *Histoire de la marine française.* Paris.
— *Nègres et négriers.* Paris, 1933.
LA VAISSIÈRE (le P. de). *Histoire de Madagascar, ses habitants et ses missionnaires.* Tananarive, 1884.
LEBEAU. *Recueil des lois relatives à la marine et aux colonies.* Paris.
LEBLOND (Marius). *Mahé de La Bourdonnais.* Tours, 1951.
LEROY BEAULIEU. *De la colonisation chez les peuples modernes.* Paris, 1886.
LEVY BRUHL (Henri). *Histoire juridique des sociétés de commerce aux XVIIe et XVIIIe siècles.* Paris, 1938.
LOUGNON (Albert). *Pierre Benoist Dumas et ses diffamateurs pendant son séjour à Bourbon, juillet 1727-août 1735. In* R. T., t. 1, 1er trimestre 1933, p. 138.
— *Analyse de la rubrique « commerce et colonie » de la correspondance du Conseil supérieur de Bourbon et de la Compagnie des Indes du 10 mars 1732 au 23 janvier 1736. In* R. T., t. 1, 3e trimestre 1933, p. 184.
— *Esquisse partielle d'une histoire économique de l'île Bourbon pendant la régie de Mahé de La Bourdonnais. In* R. T., t. 2, 4e trimestre 1935, p. 124.

LOUGNON (Albert). *Voyages anciens à l'île Bourbon.* Paris, 1935.
— *Quel fut le sort des esclaves de Bourbon embarqués en 1746 sur l'escadre de La Bourdonnais. In* R. T., 1941, p. 162.
— *L'île de Bourbon pendant la Régence.* Doctorat ès lettres. Paris, 1956.
— *Présentation de sa thèse en Sorbonne. In* R. T., 1957, p. 61.
— *Le mouvement maritime aux îles de Bourbon et de France, pendant les premières années du règne personnel de Louis XV (1727-1735).* Nérac, 1958, et *in* Bulletin de Géographie d'Aix-Marseille, nº 3, 1957, nouvelle série, p. 93.
LUTHY (Herbert). *La banque protestante en France et la révocation de l'édit de Nantes à la Révolution.* Paris, 1961.
LY-TIO-FANE (Madeleine). *Mauritius and the spice trade.* Nº 4 des Mauritius Archives Publications, Port-Louis, 1958.
MAC CALL THEAL (George). *History of South Africa.* Cape Town, 1888.
— *History of Africa south of the Zambezi, vol. 1, The Portuguese in South Africa from 1505 to 1795.* London, s. d.
— *History of Africa south of the Zambezi, vol. 2, Foundation of the Cape Colony by the Dutch.* London, 1909.
— *History of Africa south of the Zambezi, vol. 3, The Cape Colony to 1795 : the Koranas, Bantus and Portuguese in South Africa to 1800.* London, 1910.
MALLESON (G. B.). *Histoire des Français dans l'Inde.* Traduit de l'anglais par Mme LE PAGE, Paris, 1874.
MALVEZIN (Théophile). *Histoire du commerce de Bordeaux.* Bordeaux, 1890-1893, 4 volumes.
MALZAC. *Histoire du royaume hova depuis ses origines jusqu'à sa fin.* Tananarive, 1912.
MARGRY (Pierre). *Relations et mémoires inédits pour servir à l'Histoire de la France dans les pays d'outre-mer.* Paris, 1862.
— *Les îles de France et de Bourbon sous le gouvernement de Mahé de La Bourdonnais (1735-1740). In* Revue maritime et coloniale, septembre-décembre 1862.
MARTIN (Montgomery). *History of Southern Africa.* London, 1836.
MARTINEAU (Alfred). *Dupleix et l'Inde française.* T. 1 (1722-1741), Paris, 1920. T. 2 (1742-1749), Paris, 1923.
MASSON (Paul). *Marseille et la colonisation française.* Paris, 1912.
MAUNY (Raymond). *Le déblocage d'un continent par les voies maritimes. Le cas africain. In* Les grandes voies maritimes dans le monde, XVe-XIXe siècle. Paris, 1965, p. 175-190 (Rapport présenté au 7e colloque d'histoire maritime).
MAVROCORDATO (Alexandre). *L'étrange journal de Robert Drury. In* B. M., mars 1966, nº 238, p. 191.
MÉRAULT (A. J.). *Résumé de l'histoire des établissements européens dans les Indes orientales.* Paris, 1925.
MOLET (Louis). *Présence d'éléments makoa à Sainte-Marie de Madagascar. In* B. A. M., t. XXXIII, 1955, p. 29.
— *Petit guide de toponymie malgache.* Publication de l'Institut de Recherche scientifique de Madagascar. Tananarive, 1957.
MONDON (le chanoine). *L'esclave et le clergé à Bourbon. In* Bulletin de l'Académie de la Réunion, 1938.
MOOKERJEE (Radhakumud). *Indian shipping. History of the seaborne trade and maritime activity of the Indians from the earliest times.* Bombay, 1912.
MORENAS. *Précis historique de la traite des noirs.* Paris, s. d.
MORINEAU (Michel). *Rations de marine (Angleterre, Hollande, Suède et Russie). In* Annales, économies, sociétés, civilisations, novembre-décembre 1965, p. 1150.
— *Jauges et méthodes de jauges anciennes et modernes. In* Cahiers des Annales, nº 24, Paris, 1966.
MORRIS (James). *Monographie de l'île Maurice.* Traduit de l'anglais par Clément ULCOQ. Bordeaux, 1862.
MOUSNIER (J.). *Journal de bord du chirurgien Exquemelin.* Paris.
NAPAL (Doojendraduth). *Les constitutions de l'île Maurice.* Nº 6 des Mauritius Archives Publications, Port-Louis, 1962.
— *Les Indiens à l'île de France.* Ile Maurice, 1965.
NOËL (Karl). *L'esclavage à l'île de France pendant l'occupation française. 1715-1810.* Doctorat d'Université, dactylographié. Paris, 1953.
NOËL (Vincent). *Recherches sur les Sakkalava. In* Bulletin de la Société de Géographie, 1843.
OLIVER (Roland) and MATHEW (Gervase). *History of East Africa. The early period.* Nairobi, 1967 (C'est une réédition des six premiers chapitres du volume 1 de leur History of East Africa, Oxford, 1963.).
PAIN (Gabriel). *Madagascar sous Radama Ier.* Association des Amis du Musée de J. LABORDE. Tananarive, avril-mai 1965.

PARKINSON (N.). *Trade in the eastern seas. 1793-1813.* Cambridge, 1937.
— *War in the eastern seas.* London, 1954.
PASFIELD OLIVER (Samuel). *Madagascar and the Malagasy.* London, 1868.
— *General Hall and the export slave-trade from Madagascar. In* Antananarivo Annual, t. III, 1888, p. 473.
— *Madagascar or Robert Drury's journal.* London, 1890.
— *Sir Towsend Farquhar and the malagasy slave trade. In* Antananarivo Annual, t. IV, 1891, p. 319.
— *The voyages made by the Sieur Dubois (1769-1772).* London, 1897.
PAULIAT (Louis). *Madagascar.* Paris, 1884.
— *Louis XIV et la Compagnie des Indes orientales de 1664.* Paris, 1886.
PELTIER (Louis). *La traite à Madagascar au XVIIIe siècle. In* R. M., 2e semestre 1903, p. 105.
PEYTRAUD. *L'esclavage aux Antilles françaises avant 1789.* Paris, 1897.
PIKE (Nicholas). *Sub-tropical rambles in the land of the Aphanapterys (Mauritius).* London, 1873.
PIOLET (le R. P. J. B.). *De l'esclavage à Madagascar.* Paris, 1895.
PITOT (Albert). *L'île de France. Esquisses historiques. 1715-1810.* Port-Louis, 1899.
— *T'Eylandt Mauritius.* Port-Louis, 1905.
POISSON (Henri). *Étude des manuscrits de L. A. Chapelier.* Tananarive, 1940.
POPE HENNESSY (James). *Sins of the Fathers. A study of the atlantic slave trade (1441-1807).* London, 1968.
POUGET de SAINT-ANDRÉ (H.). *La colonisation de Fort-Dauphin par Modave. In* Bulletin de la société des Études coloniales et maritimes.
— *La colonisation de Madagascar sous Louis XV, d'après la correspondance inédite du comte de Maudave.* Paris, 1886.
POUJADE (J.). *La route des Indes et ses navires.* Paris, 1946.
POYEN (H. de). *La guerre aux îles de France et de Bourbon. 1809-1810. In* Nouvelle Revue historique et littéraire de l'île Maurice, 1897, n° 9.
PRENTOUT (Henri). *L'île de France sous Decaen. 1803-1810.* Doctorat ès lettres. Paris, 1901.
PRÉVOST (Marcel Henri). *La lutte contre la traite et contre l'esclavage à Madagascar au XIXe siècle. In* Annales de la Faculté de Droit de Lille, 1966, p. 383.
RALAIMIHOATRA (Édouard). *Histoire de Madagascar.* T. 1, Tananarive, 1965.
RAMBERT (Gaston). *Histoire du commerce de Marseille.* T. VI, 1660-1789, Les Colonies, Paris, 1959.
RAZOHARINORO (Mlle) (Mme RANDRIAMBOAVONJY). *L'île de France de 1789 à 1803.* Thèse de l'École des Chartes. Paris, s. d.
REGO (A. da Silva). *Quelques problèmes de l'histoire maritime de l'océan Indien. In* Océan Indien et Méditerranée, Paris, 1964, p. 37 (Rapport du 6e colloque d'histoire maritime).
REUSSNER. *L'île de France au moment de la rétrocession au Roi (1767). In* Revue de l'histoire des colonies françaises, t. 20, 1932.
RINCHON (le P. Dieudonné). *Le trafic négrier d'après les livres de commerce du capitaine Pierre-Ignace Liévin Van Alstein. L'organisation commerciale de la traite des noirs.* Paris, 1938.
— *Les armements négriers au XVIIIe siècle d'après la correspondance et la comptabilité des armateurs et les capitaines nantais.* Bulletin de l'Académie royale des sciences coloniales, Bruxelles, 1956.
— *Pierre Ignace Liévin Van Alstein, capitaine négrier (Gand, 1733-Nantes, 1793).* Mémoire de l'IFAN, n° 71, Dakar, 1964.
ROBEQUAIN (Charles). *Madagascar et les bases dispersées de l'Union française.* Paris, 1958.
ROBINEAU (Claude). *Société et économie d'Anjouan.* Mémoire O. R. S. T. O. M., n° 21, Paris, 1965.
RODNEY (Walter). *West Africa and the Atlantic slave trade.* Historical Association of Tanzania, Paper n° 2, Nairobi, 1967.
ROSSET (Alfred). *Les premiers colons à l'île Bourbon.* Paris, 1967.
SAGNAC (Philippe). *La politique commerciale de la France de 1697 à 1713. In* Revue historique, t. 104, p. 295.
SAINTOYANT (S.). *Histoire de la colonisation française sous l'Ancien Régime.* T. II. Paris, 1929.
— *Histoire de la colonisation française pendant la Révolution.* T. 1 et 2. Paris, 1930.
— *Histoire de la colonisation française pendant la période napoléonienne.* Paris, 1931.
SATINEAU. *Histoire de la Guadeloupe.* Paris.
SAUZIER (Th.). *La piastre Decaen. In* Revue numismatique. Paris, 1886.
— *Contribution à l'histoire et à la géographie de l'archipel des Seychelles. In* Revue historique et littéraire de l'île Maurice, n° 5, mars 1894.

*

SCHERER (André). *Histoire de la Réunion.* Paris, 1966. Collection « Que-sais-je ? », nº 1164.
SÉE (Henri). *L'évolution commerciale et industrielle de la France sous l'Ancien Régime.* Paris, 1925.
— *Les économistes et la question coloniale au XVIIIe siècle. In* Revue d'Histoire des colonies françaises, nº 70, 1929, p. 381.
SÉE (Henri) et VIGNOLS (Léon). *Les ventes de la Compagnie des Indes à Nantes. 1723-1733. In* Revue de l'histoire des colonies françaises, t. XVIII, 1925.
SERVEAUX (Roger). *Les grands corsaires à Saint-Paul de 1793 à 1809. In* R. T., t. 6, 1940, p. 238.
SORNAY (Pierre de). *Isle de France, île Maurice.* Port-Louis, 1950.
SOTTAS. *Histoire de la Compagnie royale des Indes Orientales.* Paris, 1905.
STEPHEN. *War in disguise, or the frauds of the neutral flags.* Londres, 1917.
STREET. *Comment les Anglais ont commencé à connaître Madagascar. In* R. M., 1966, p. 55.
SURCOUF (R.). *Robert Surcouf, un capitaine corsaire.* Paris, 1889.
SUTTON (J. E. G.). *The east African Coast.* Historical Association of Tanzania, Paper nº 1, Nairobi, 1967.
THOMAS (P. V.). *Essai de statistique de l'île Bourbon.* Paris, 1843.
THORNTON. *The history of the british Empire in India.* Londres, 1841-1843.
THOUVENIN. *L'esclavage à Zanzibar. In* Revue des deux mondes, septembre 1874.
TROUETTE (E.). *L'île Bourbon pendant la période révolutionnaire de 1789 à 1803.* Paris, 1888.
TOURMAGNE. *Histoire de l'esclavage.* Paris, 1880.
TOUSSAINT (Auguste). *Port-Louis, deux siècles d'histoire.* Port-Louis, 1936.
— *Les missions d'Adrien d'Épinay,* Port-Louis, 1946.
— *Early american trade with Mauritius.* Port-Louis, 1947.
— *Harvest of the sea. The Mauritius sea story in outline.* Port-Louis, 1947.
— *Early printing in the Mascarene islands (1767-1810).* Paris, 1951.
— *Rapport sur la route des îles. In* Studia (Lisboa), 1963, p. 175.
— *Les routes de l'océan Indien. In Studia* (Lisboa), 1963, p. 303.
Ces deux articles se trouvent aussi dans « Océan Indien et Méditerranée ». (Rapport du 6e colloque d'histoire maritime.) Paris, 1964, mêmes pages.
— *Le domaine de Beau Plan.* Port-Louis, 1964.
Cet ouvrage nous a été remis lors de notre visite du domaine en février 1969 par le « manager ». A. TOUSSAINT est l'auteur de la partie historique.
— *L'administration française de l'île Maurice et ses Archives (1721-1810).* Nº 8 des Mauritius Archives Publications, Port-Louis, 1965.
— *Le trafic commercial entre les Mascareignes et Madagascar de 1773 à 1810. In* Annales de l'Université de Madagascar, série Lettres et Sciences humaines, nº 5, 1966, p. 91.
— *La route des îles.* Paris, 1967.
— *Histoire du droit et des institutions de l'île de France et de l'île Bourbon jusqu'en 1815. In* Annales de la Faculté de Droit et Sciences économiques d'Aix-en-Provence, Études de droit privé français et mauricien, 1969, p. 35 (publication relative au « Congrès de droit privé comparé Maurice-la Réunion », juillet 1965).
TULOUP. *Saint-Malo, Histoire générale.*
VALETTE (Jean). *Études sur le règne de Radama Ier.* Tananarive, 1962.
— *Sainte-Marie et la côte est de Madagascar en 1818.* Tananarive, 1962.
— *Madagascar vers 1750 d'après un manuscrit anonyme. In* B. M., nº 214, mars 1964, p. 211.
— *Le traité anglo-merina (23 octobre 1817). In* B. M., nº 222, novembre 1964, p. 909.
— *Le naturaliste Sonnerat et Madagascar (1771-1781). In* B. M., nº 226, mars 1965, p. 196.
— *Bibliographie sur Radama Ier.* Association des Amis du Musée de J. LABORDE, avril-mai 1965, p. 14.
— *Chronologie du règne de Radama Ier.* Association des Amis du Musée de J. LABORDE, avril-mai 1965, p. 18.
— *Travaux, notes et renseignements concernant Madagascar et les Comores publiés de 1816 à 1847 dans les Annales maritimes et coloniales. In* B. M., nº 233, octobre 1965, p. 860.
— *Table analytique et méthodique du Bulletin de Madagascar. 1950-1959. In* B. M., nº 235, décembre 1965, p. 1061.
— *Documents pour servir à l'histoire des relations entre la Grande-Bretagne et Madagascar sous Radama Ier. In* R. M., 2e trimestre 1963, nº 22, p. 17 ; 3e trimestre 1963, nº 23, p. 15 ; 4e trimestre 1963, nº 24, p. 39 ; 1er trimestre 1964, nº 25, p. 47 ; 2e trimestre 1964, nº 26, p. 39 ; 1er trimestre 1965, nº 29, p. 25.

— *Histoire du Boina (1700-1840)*. Tananarive, 1966.
— *Note sur les documents relatifs à la traite du Roi à Madagascar de 1767 à 1770*. *In* B. M., n° 236, janvier 1966, p. 63.
— *Le commerce de Madagascar vers les Mascareignes au XVIII*e *siècle*. *In* R. M., 1er trimestre 1966, n° 33.
— *Considérations sur les exportations d'esclaves malgaches vers les Mascareignes au XVIII*e *siècle*. Communication du Congrès d'histoire maritime de Beyrouth, 1966.
— *Bernardin de Saint-Pierre et Madagascar*. *In* B. M., décembre 1967, n° 259, p. 914.
— *Deux documents sur la région de Tamatave en 1802*. *In* B. M., février 1968, n° 261, p. 173.
VALETTE-AYACHE. *J. B. Fressanges*. *In* R. M., 3e trimestre 1963, n° 23, p. 33.
VALLY (Georges). *L'Inde française au XVIII*e *siècle*. *In* Encyclopédie mensuelle d'Outre-Mer, fasc. 54, 1955, p. 85.
VAPSON (E. J.). *The struggle between England and France for supremacy in India*. London, 1887.
VERGUIN (J.). *La politique de la Compagnie des Indes dans la traite des noirs à l'île de Bourbon (1662-1762)*. *In* Revue historique, juillet-septembre 1956, p. 45.
VÉRIN (Pierre). *Les Arabes dans l'océan Indien et à Madagascar*. *In* Arabes et islamisés à Madagascar et dans l'océan Indien, p. a, Tananarive, 1967.
VÉRIN (P.) et MILLE (A.). *Antsoheribory, un comptoir antalaotra du nord-ouest de Madagascar*. (Tiré à part, à paraître dans le B. A. M.)
— *Les sites islamiques du Nord-Ouest*. (Tiré à part, à paraître dans le B. A. M.)
VIDAL. *Bourbon et l'esclavage*. Paris, 1847.
VIGNOLS (Léon). *La France et Madagascar de 1674 à 1750*. *In* revue de Géographie, 1890.
— *Les anciennes compagnies de commerce et l'ouvrage de M. Bonnassieux*. Rennes, 1893.
— *Une expédition négrière en 1821, d'après son registre de bord*. *In* Revue d'histoire des colonies françaises, t. XVI, mai-juin 1928, p. 265.
— *La campagne négrière de la Perle (1735-1757)*. *In* Revue historique, janvier 1930, t. CLXIII, p. 51-78.
VISDELOU-GUIMBEAU (Georges de). *La découverte des Mascareignes*. Port-Louis, 1948.
WARD (W. E. F.). *The Royal Navy and the slavers*. London, 1969.
WEBER (Henry). *La Compagnie française des Indes. 1604-1875*. Paris, 1904.
WELCH (Sidney R.). *Portuguese and Dutch in South Africa. 1641-1806*. Cape Town and Johannesburg, 1951.
ZAY. *Histoire monétaire des colonies françaises*. Paris, 1892.
ZELLER (Gaston). *Les institutions de la France au XVI*e *siècle*. Paris, 1948.

N. B. — Le travail relatif à ces sources et à cette bibliographie date de 1970. Elles furent nos *moyens de la recherche*.

Depuis, plusieurs ouvrages ont éclairé certains points. Un seul doit être noté ici car il est devenu le livre de référence prestigieux pour ceux qui s'intéressent à l'Afrique, c'est le *guide des sources de l'Histoire de l'Afrique, 3, Sources de l'Histoire au sud du Sahara dans les archives et bibliothèques françaises, I. Archives*, préparé avec l'aide et sous les auspices de l'UNESCO, Zug (Suisse), 1971, 959 p.

INDEX

PRINCIPAUX PERSONNAGES CITÉS DANS LE TEXTE

PRINCIPAUX LIEUX CITÉS DANS LE TEXTE

TABLE DES ILLUSTRATIONS

TABLE DES MATIÈRES

DEUXIÈME PARTIE : **LES SOURCES DE LA TRAITE**

TROISIÈME PARTIE : **LA TRAITE AU FIL DES JOURS**

FABRICATION-COORDINATION
H. DARDENNE

IMPRIMERIE PROTAT FRÈRES, MACON. N° 6302 — JUIN 1974
D. L. : 3e TRIM. 1974. — ORSTOM ÉDITEUR

Les Editions de l'Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer tendent à constituer une documentation scientifique de base sur les zones intertropicales et méditerranéennes, les pays qui en font partie et sur les problèmes posés par leur développement.

CAHIERS ORSTOM.

— *Séries périodiques:*

- **entomologie médicale et parasitologie:** systématique et biologie des arthropodes d'intérêt médical et vétérinaire, parasitologie, épidémiologie des grandes endémies tropicales, méthodes de lutte contre les vecteurs et les nuisances;
- **géologie:** études sur les trois thèmes suivants: altération des roches, géologie marine des marges continentales, tectonique de la région andine;
- **hydrologie :** études, méthodes d'observation et d'exploitation des données concernant les cours d'eau intertropicaux et leurs régimes.
- **océanographie:** Sud-Ouest du Pacifique, Canal de Mozambique et environs, Atlantique Tropical Est...
- **hydrobiologie:** Bassin Tchadien, Nouvelle-Calédonie...

  (océanographie et hydrobiologie :) hydrologie, physico-chimie, hydrodynamique, écologie, caractérisation des chaînes alimentaires, niveaux de production, dynamique des stocks, prospection faunistique.
- **pédologie:** problèmes soulevés par l'étude des sols: morphologie, caractérisation physico-chimique et minéralogique, classification, relations entre sols et géomorphologie, problèmes liés aux sels, à l'eau, à l'érosion, à la fertilité;
- **sciences humaines:** études géographiques, sociologiques, économiques, démographiques et ethnologiques.

— *Séries non périodiques:*

- **biologie:** études consacrées à diverses branches de la biologie végétale et animale; agronomie.
- **géophysique:** données et études concernant la gravimétrie, le magnétisme et la sismologie.

MÉMOIRES ORSTOM: consacrés aux études approfondies (synthèses régionales, thèses...) dans les diverses disciplines scientifiques (75 titres parus).

ANNALES HYDROLOGIQUES: depuis 1959, deux séries sont consacrées: l'une, aux Etats africains d'expression française et à Madagascar, l'autre aux Territoires et Départements français d'Outre-Mer.

FAUNE TROPICALE: collection d'ouvrages principalement de systématique, couvrant ou pouvant couvrir tous les domaines géographiques où l'ORSTOM exerce ses activités (19 titres parus).

INITIATIONS/DOCUMENTATIONS TECHNIQUES: mises au point et synthèses au niveau, soit de l'enseignement supérieur, soit d'une vulgarisation scientifiquement sûre (22 titres parus).

TRAVAUX ET DOCUMENTS DE L'ORSTOM: cette collection, diverse dans ses aspects et ses possibilités de diffusion, a été conçue pour s'adapter à des textes scientifiques ou techniques très variés quant à leur origine, leur nature, leur portée dans le temps ou l'espace, ou par leur degré de spécialisation (34 titres parus).

L'HOMME D'OUTRE-MER: cette collection, publiée chez Berger-Levrault, est exclusivement consacrée aux sciences de l'homme, et maintenant réservée à des auteurs n'appartenant pas aux structures de l'ORSTOM (9 ouvrages parus).

De nombreuses **CARTES THÉMATIQUES**, accompagnées de **NOTICES**, sont éditées chaque année, intéressant des domaines scientifiques ou des régions géographiques très variées.

BULLETIN ANALYTIQUE D'ENTOMOLOGIE MÉDICALE ET VÉTÉRINAIRE (périodicité mensuelle; ancienne dénomination jusqu'en 1970: Bulletin signalétique d'entomologie médicale et vétérinaire) (XXIe année).

OFFICE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
ET TECHNIQUE OUTRE-MER

Direction Générale
24, rue Bayard, 75008 PARIS
Service Central de Documentation
70-74, route d'Aulnay, 93140 BONDY-FRANCE

ISBN 2-7099-0338-5